

TARTU ÜLIKOOL
ÕIGUSTEADUSKOND

Eraõiguse osakond

Lisette Suik

**KINDLUSTUSANDJA VASTUTUSE PIIRANGUD VEOSEKINDLUSTUSES EESTI
KINDLUSTUSANDJATE TÜÜPTINGIMUSTE NÄITEL**

Magistritöö

Juhendaja

PhD Olavi-Jüri Luik

Tallinn

2018

Sisukord

Sisukord.....	2
Sissejuhatus	4
1. Riskivälistused ja esitajapoliis	8
1.1 Tavalise kulumise, puuduliku pakendamise ja meresõidukõlbmatuse riskivälistused	8
1.2 Tahtliku väärtegutsemise, viivituse ja maksejõuetuse klauslid	22
1.3 Tuumaseadmete, sõja, streikide ning terrorismi klauslid	27
1.4 Esitajapoliis ning poliisi üleantavus	31
2. Kindlustuskaitse kehtivuse klauslid	34
2.1 Kindlustuskaitse kehtima hakkamine, jätkumine ning lõppemine	34
2.1.1 Kindlustuskaitse kehtima hakkamine	34
2.1.2 Kindlustuskaitse kehtivuse jätkumine	36
2.1.3 Kindlustuskaitse lõppemine	38
2.2 Kindlustatud eseme edastamine uute sihtkohta ja sihtpunkti muutmine	45
2.3 Kindlustatud isiku kontrolli alt väljuvate asjaolude esinemine ning veo ja veolepingu lõppemine	49
3. Hüvitatava kahju klauslid	54
3.1 Kaotsimineku ja kahjustumise klauslid	54
3.2 Edasitoimetamiskulud ja kahju vähendamiseks ning regressiõiguse tagamiseks tehtud kulutused.....	59
3.3 Üldavarii ja päästekulutuste klausel	64
Kokkuvõte	67
Restrictions on insurer's duty of performance in cargo insurance on the basis of Estonian insurers' standard terms	71
Kasutatud materjalide loetelu	80
Kasutatud kirjandus	80
Kasutatud kohtupraktika.....	82
Kasutatud normatiivmaterjal ja ICC klauslid	83

Kasutatud tüüptingimused	84
Muud allikad.....	84
Kasutatud lühendid.....	85

Sissejuhatus

Kindlustust saab jagada mitut moodi. Ühe jaotuse järgi jaguneb kindlustus merekindlustuseks ning mitte-merekindlustuseks ning veosekindlustus on üks merekindlustuse alaliike. Eestis puudub eraldi merekindlustusseadus ning seega reguleerivad veosekindlustust vaid paar sätet võlaõigusseaduses (edaspidi: VÕS)¹. VÕS § 427 lg 2 p 3 sätestab, et veosekindlustuse regulatsioon on dispositiivne. See on erinev enamuse muude kindlustusliikide regulatsioonist, mis VÕS § 427 lg 1 kohaselt on valdavas osas imperatiivne. Selline erisus tuleneb asjaolust, et veosekindlustuse puhul ei saa eeldada, et kindlustusvõtja (kes üldjuhtudel on majandus- või kutsetegevuses tegutsev juriidiline isik) on võrreldes kindlustusandjaga kindlustuslepingu nõrgem pool, mistõttu ei täidaks sätete imperatiivsus kaitsefunktsiooni kindlustusvõtja suhtes.²

Dispositiivsuse põhimõttest tulenevalt on kindlustusandjatel võimalik oma tüüptingimustes võimalik seadusest sätestatust kõrvale kalduda. Kuivõrd veosekindlustus puudutab reeglina rahvusvahelisi vedusid, siis kohaldatakse veosekindlustuslepingutele enamasti rahvusvaheliselt aktsepteeritud regulatsiooni (Institute Cargo Clauses³)⁴. Institute Cargo Clauses ehk rahvusvahelised veosekindlustuse klauslid (edaspidi: ICC) on enam kasutatavad standardiseeritud veosekindlustuse kindlustustingimused Euroopas.⁵ Nende tingimuste kasutamine on veosekindlustuse valdkonnas kaubandustavaks⁶ ning need reguleerivad täielikult kogu merekindlustuslepinguga seonduva.⁷ Seega esineb veosekindlustuse valdkonnas eeldus, et veosekindlustuse puhul kasutatakse reeglina ICC klausleid.

Ka Eesti kindlustusandjad on need tingimused oma veosekindlustuse tüüptingimustesse üle võtnud. Siiski ei ole Eesti kindlustusandjad neid tingimusi üle võtnud täpselt samas sõnastuses, vaid teinud omapoolseid kohandusi. Samas pakuvad kindlustusandjad avalikkusele oma veosekindlustuse müügipakkumistes kindlustuskaitset, mis vastab müügipakkumiste kohaselt ICC klauslitele.⁸ Seejuures ei ole kindlustusandjad täpsustanud, mis ulatuses erinevad nende

¹ Võlaõigusseadus. – RT I 2001, 81, 487 ... RT I, 23.03.2015, 75.

² P. Varul jt (koost). Võlaõigusseadus II. 2.-7. osa (§§ 208-618). Komm vlj. Tallinn: Juura 2007, § 427, p 3.2.

³Institute Cargo Clauses (A) 01/01/2009. Kättesaadav arvutivõrgus: http://www.lmalloyds.com/lma/underwriting/marine/JCC/JCC_Clauses_Project/Cargo_Clauses.aspx (09.04.2018).

⁴ D. J. Attard. The IMLI Manual on International Maritime Law: Shipping law. Oxford University Press 2016, lk 587.

⁵ R. Mahl. Veosekindlustus: Kommentaarid. Tallinn: Ilo 2000, lk 74.

⁶ A. Grath. The Handbook of International Trade and Finance. KoganPage 2012, lk 202.

⁷ J. Lahe. Kindlustusõigus. Tallinn: Juura 2007, lk 134.

⁸ ERGO kindlustuse veebilehel (kättesaadav arvutivõrgus: <https://www.ergo.ee/arikliendile/veosekindlustus-1> (09.04.2018)) on kirjas järgnev: „Kindlustusleping sõlmitakse vastavalt rahvusvaheliselt tunnustatud Londoni Kindlustusandjate Instituudi (*Institute London Underwriters*) poolt väljatöötatud klauslitele (Institute Cargo Clauses - ICC)“. IF kindlustuse veebilehel (kättesaadav arvutivõrgus:

tüüptingimused ICC klauslitest. Kuivõrd ICC klauslid on kindlustusandjad oma tüüptingimustesse üle võtnud omapoolsete muudatustega, siis ei vasta kindlustusandjate tüüptingimused tegelikkuses täielikult ICC klauslitele.

Kuivõrd ICC klauslid on enam kasutatavad standardiseeritud veosekindlustuse kindlustustingimused Euroopas⁹ ning nende tingimuste kasutamine on veosekindlustuse valdkonnas kaubandustavaks¹⁰ ning kindlustusandjate müügipakkumiste kohaselt vastavad kindlustusandjate tüüptingimused ICC klauslitele, siis on kindlustusvõtjatel õiguspärane ootus, et kindlustuslepingut sõlmides saavad nad ICC klauslitele vastava kindlustuskaitse. Kindlustusandja õiguspärane ootus viitab mõistlikule ootusele, mis tuleneb kõikidest asjaoludest.¹¹ Muuhulgas on kohtupraktikas leitud, et õiguspärane ootus võib tekkida ka kindlustuspakkumises sisalduva kaudu,¹² seega võib kindlustusandja õiguspärane ootus tuleneda autori hinnangul ka müügipakkumisest. Eelnevast tulenevalt on õiguslikuks probleemiks, mida autor magistritöös uurib, see, et kindlustusandjate tüüptingimused ei vasta täielikult ICC klauslitele, kuigi kindlustusvõtjatel on õigustatud ootus, et nad saavad ICC klauslite kohase kaitse.

Sellest tulenevalt on magistritöö eesmärgiks analüüsida, mis ulatuses erineb Eesti kindlustusandjate tüüptingimuste kohaselt pakutav kindlustuskaitse ICC klauslite poolt pakutavast kindlustuskaitsest. Selleks analüüsib autor, kas Eesti kindlustusandjad kalduvad oluliselt kõrvale ICC regulatsioonist ning kui palju erineb Eesti kindlustusandjate poolt pakutav kindlustuskaitse ICC klauslite kindlustuskaitsest. Juhul, kui erinevus on oluline ning ICC-st kõrvale kaldumine ei ole kindlustusvõtja huvides põhjendatud, siis võib olla tegu olukorraga, kus kindlustusandjate tüüptingimused ei kohaldu VÕS § 37 lg-st 3 tulenevalt. Seda seetõttu, et kindlustusvõtjal on õiguspärane ootus, et tüüptingimuste kohaselt saadav kindlustuskaitse

<https://www.if.ee/ariklient/kindlustused/veosekindlustus> (09.04.2018)) on kirjas järgnev: „Kindlustada saab vedusid üle terve maailma valides erinevate pakettide vahel: 1) Koguriskikindlustus ICC(A), 2) Loetletud riskide pakettid: ICC(B), ICC(C), täiskaitse, osakaitse. Seesam kindlustuse veebilehel (kättesaadav arvutivõrgus: <https://www.seesam.ee/ariklient/veosekindlustus/> (09.04.2018)) on kirjas järgnev: „Veosekindlustuse tingimused on üleilmselt kõige enam ühtlustatud, seega vastab koguriskikindlustus rahvusvaheliste veosekindlustustingimuste (*Institute Cargo Clauses*, ICC) A-klauslitele ning nimeliselt mainitud riskide kindlustus ICC C-klauslitele.“, PZU kindlustuse veebilehel (kättesaadav arvutivõrgus: <https://pzu.ee/ariklient/veos/> (09.04.2018)) on kindlustusklauslite all välja toodud ka ICC klauslid ning PZU kindlustuse veosekindlustuse tingimuste p 2.2 kohaselt hüvitatakse kindlustatud esemele tekkinud kahju koguriski (nt ICC A) põhimõttel.

⁹ R. Mahl. Viidatud töö, lk 74.

¹⁰ A. Grath. Viidatud töö, lk 202.

¹¹ G.M. Stelmak. Tüüptingimuse kahjukindlustuslepingu osaks saamine. Magistritöö. Juhendaja: O.J. Luik. Tallinn, 2014, lk 38.

¹² Tallinna Ringkonnakohtu otsus tsiviilasjas nr 2-06-5145, p 22.

vastab ICC klauslite kindlustuskaitsele ning vastupidine olukord võib olla kindlustusvõtjale ebatavaline ehk üllatuslik.

Eelnevast tulenevalt on käesoleva magistritöö hüpoteesiks, et magistritöös analüüsitavate kindlustusandjate veosekindlustuse tüüptingimuste kohaselt pakutav kindlustuskaitse erineb oluliselt ICC klauslite kohaselt pakutavast kindlustuskaitsest ning kuivõrd kindlustusvõtjatel on õiguspärane ootus, et kindlustusandjate pakutav veosekindlustuse kindlustuskaitse vastab ICC klauslite kindlustuskaitsele, siis ei ole teatud veosekindlustuse tüüptingimused saanud oma üllatuslikkuse tõttu kindlustuslepingu osaks VÕS § 37 lg-st 3 tulenevalt.

Käesolev teema on aktuaalne, kuna kui Eesti kindlustusandjate tüüptingimuste kohaselt pakutav kindlustuskaitse ei vasta rahvusvaheliselt kasutatavatele ICC klauslite kindlustuskaitsele, siis veosekindlustuste olemust arvestades võib see kindlustusvõtjale kaasa tuua negatiivseid tagajärgi, kuna rahvusvahelise ettevõtlusega tegelemine võib olla seetõttu raskendatud. Näiteks võib tuua olukorra, kus kindlustusvõtja on sõlminud ostu-müügilepingu, millele kohaldatakse CIF (inglise keeles: *Cost, Insurance and Freight*) tarneklauslit, mille puhul peab müüja (kui kindlustusvõtja) sõlmima oma kulul veosekindlustuslepingu kuni sihtsadamani. Seejuures peab veosekindlustus vastama ICC klauslite miinimumkaitsele.¹³ Probleemid võivad tekkida olukorras, kus kindlustusvõtja arvab, et ta on oma kohustuse täitnud, kuid tegelikkuses ei vasta kindlustustingimused ICC klauslite miinimumkaitsele. Autor märgib ka, et veosekindlustus kehtib kõikide transpordiliikidele, mitte ainult meretranspordile.¹⁴

Käesolev magistritöö jaguneb kolmeks osaks. Esiteks analüüsib autor ICC klauslites sisalduvaid riskivälistusi ning uurib neid Eesti kindlustusandjate tüüptingimuste riskivälistustega seoses. Teiseks analüüsib autor ICC klauslites sätestatud kindlustuskaitse kehtivust puudutavaid sätteid ning uurib neid Eesti kindlustusandjate tüüptingimustega seoses. Kolmandaks analüüsib autor erinevaid kahju liike, mida ICC klauslite kohaselt hüvitatakse ning uurib neid Eesti kindlustusandjate tüüptingimustega seoses. Siinjuures on oluline märkida, et ICC klauslid jagunevad ICC (A), (B) ja (C) klausliteks. ICC (A) klausel ehk nn „*All Risks*“ klausel on mõeldud kõikide riskide vastu kindlustamiseks (sellele vastab ka VÕS § 505 regulatsioon, mille kohaselt eeldatakse, et kindlustus katab kõiki veosega seonduvaid riske), ICC (B) ning ICC (C) on mõeldud kindlustamiseks määratletud riskide (inglise keeles „*named*

¹³ T. Tammemägi. Tarneklauslid Incoterms: Kasutajajuhis. Tallinn 2010, lk 46

¹⁴ J. Dunt. Marine Cargo Insurance. London: Routledge 2013, lk 61, p 1.29.

perils“) vastu. Autori poolt analüüsitavad teemad on kõikides klauslites samamoodi reguleeritud, seega ei erista autor magistritöös klausleid.

Selleks, et leida erinevusi ICC klauslite ning Eesti kindlustusandjate tüüptingimuste vahel, analüüsib käesolev magistritöö ICC klausleid, nendega seotud õiguskirjandust ja kohtupraktikat, et avada nende klauslite tähendus. Seejärel uurib autor ICC klausleid Eesti veosekindlustust pakkuvate kindlustusandjate tüüptingimustega seoses. Autor leiab, et olukordades, kus küsimus on ICC klauslite rakendamises ja tõlgendamises, on õigustatud võtta arvesse välismaist õiguskirjandust ning kohtupraktikat. Kuigi Mandri-Euroopa õigussüsteemis ei ole kohtupraktika kohtutele siduv, siis on õiguskirjanduses leitud, et merekindlustust puudutatavates vaidlustes peaks arvesse võtma ka teiste riikide kohtupraktikat. Nimelt peaks niivõrd spetsialiseerunud valdkonnas nagu merekindlustus ühe riigi kohtud võtma arvesse teise riigi kohtutes vastu võetud otsuseid, kui kaasuses on tegu sarnaste asjaoludega, ning tegema võimalusel samasuguse otsuse.¹⁵ Eesti õiguskirjanduses on väljendatud, et riigisisese õiguse tõlgendamisel on lubatud kasutada välismaise seaduse tõlgendust ning rakenduspraktikat, kui selle kasutamine on põhjendatud.¹⁶

Autor hõlmab analüüsi kõiki ICC klauslitel põhinevate veosekindlustust pakkuvate Eesti kindlustusandjate ehk ERGO Insurance SE (edaspidi: ERGO), If P&C Insurance AS (edaspidi: IF), AB “Lietuvos draudimas“ Eesti filiaal (edaspidi: PZU) ja Seesam Insurance AS (edaspidi: Seesam) tüüptingimusi. Magistritöös analüüsitakse iga nimetatud kindlustusandja kõige uuemaid tüüptingimusi.¹⁷

Märksõnad: kahjukindlustus, merekindlustus, kindlustuslepingud.

¹⁵ J. Dunt jt. International Cargo Insurance. London: Informa 2012, lk 11.

¹⁶ I. Kull. Eesti tsiviilõiguse allikate tugev ja nõrk kohustuslikkus - Juridica 2010/VII, lk 469.

¹⁷ ERGO veosekindlustuse tingimused KT.0485.09. Kättesaadav arvutivõrgus: https://www.ergo.ee/files/Veosekindlustuse_tingimused_KT_0485_09.pdf (09.04.2018); IF veosekindlustuse üldtingimuste täiskaitse kindlustusriskid. Kättesaadav arvutivõrgus: <http://tingimused.if.ee/ViewPDF.aspx?ID=8654016c-a312-4995-aff2-5c22369c92ed> (09.04.2018); IF veosekindlustuse üldtingimused TC 20031. Kättesaadav arvutivõrgus: <http://tingimused.if.ee/ViewPDF.aspx?ID=0aaec65b-eb81-4bdf-a1a0-96a56226fdff> (09.04.2018); Seesami veosekindlustus- üldised kindlustustingimused. Kehtivad alates 01.12.1998. Kättesaadav arvutivõrgus: [https://www.seesam.ee/doc/%C3%9CIdised%20veosekindlustuse%20tingimused%20\(01.12.1998\)_EST.pdf](https://www.seesam.ee/doc/%C3%9CIdised%20veosekindlustuse%20tingimused%20(01.12.1998)_EST.pdf) (09.04.2018); PZU veosekindlustuse tingimused C100/2015. Kehtivad alates 03.11.2015. Kättesaadav arvutivõrgus: <https://pzu.ee/wp-content/uploads/2018/02/VEOSEKINDLUSTUSE-TINGIMUSED-C100-2015.pdf> (09.04.2018).

1. Riskivälistused ja esitajapoliis

1.1 Tavalise kulumise, puuduliku pakendamise ja meresõidukõlbmatuse riskivälistused

Riskivälistuse puhul on tegemist olukorraga, mis ei ole kindlustuskaitsega hõlmatud ning seetõttu ei lasu kindlustusandjal ka hüvitamiskohustust. Riskivälistus tähendab, et kindlustusandjal ei lasu riskivälistusega hõlmatud olukorras hüvitamiskohustust sellest sõltumata, kas riskivälistuse ja kahju tekkimise vahel on kausaalne seos või mitte.¹⁸ ICC-s sisalduvad riskivälistused klauslites 4-6. Autor analüüsib riskivälistusi ükshaaval.

Esiteks analüüsib autor tavalise kulumise klauslit. ICC klausel 4.2 sätestab, et mingil juhul ei kata kindlustus kahju, mis on tekkinud tavalisest lekkest, tavapärasest kaalu või mahu kaotusest ning tavapärasest kulumisest ja rebenemisest. Sarnane regulatsioon sisaldub ka VÕS § 506 lg 1 p-s 2, mille kohaselt ei hüvitata kahju, mis tekkis veose olemuse tõttu.

Tavalise kulumise tõttu põhjustatud kahju ei ole risk, vaid vältimatu nähtus. See ei ole juhuslik juhtum. Riske ja kindlaid juhtumeid saab eristada justnimelt selle kaudu, kas tegemist on juhusliku juhtumiga. Juhuslik on juhtum, mille esinemist ei saa oodata tavalise transpordi käigus.¹⁹ Termin „tavaline“ kulumine eesmärk on rõhutada, et see välistus ei hõlma endas „erilist“ kulumist.²⁰ Autor leiab, et kuivõrd kulumine võib olla ka „eriline“ ehk siis selline, mida tavalise transpordi käigus oodata ei saa, siis on riskivälistusse vajalik lisada termin „tavaline“ kulumine.

Autor on nõus, et tavapärane kulumine peaks olema välja toodud riskivälistusena, kuivõrd tegu ei ole riskiga ning tavapärane kulumine esineb suuremal või vähemal määral kõikide veetavate kaupade puhul. Kindlustusriski iseloomustab see, et see peab olema juhuslik ehk selle kindel esinemine pole teada.²¹ Kuna tavapärase kulumise tekkimine on kindel, siis ei ole tegemist kindlustusriskiga ning poleks mõistlik selle vastu kindlustuskaitset pakkuda. Kui aga kulumine väljub „tavapärasuse“ piiridest, siis on autori arvates põhjendatud, et see on kindlustuskaitsega hõlmatud, kuivõrd erilise kulumise esinemine pole kindel ja seega on tegu kindlustusriskiga.

¹⁸ K. Haavasalu, O-J. Luik. Kindlustusriski mõiste sisustamine ja kasutamine kindlustuslepingute tüüptingimustes. – Juridica 2008/III, lk 167.

¹⁹ E. Baskind, G. Osborne, L. Roach. Commercial Law. Oxford University Press 2016, lk 592.

²⁰ S. Mankabady. The New Lloyd's Policy and Cargo Clauses - Journal of Maritime Law and Commerce 1983/IV, lk 530.

²¹ R.W. Norman, W.H. Thurlow. Understanding the Five Fundamental Marine Insurance Exclusions - Canadian Maritime Law Journal 2016, lk 7.

Nimetatud ICC klausel 4.2 sisaldab erinevaid tavapärase kulumise liike (kulumine, leke ning omased puudused), mida autor analüüsib järgnevalt.

Esiteks analüüsib autor üldist mõistet „tavaline kulumine“. Õiguskirjanduses on rõhutatud, et tavalise kulumise all mõeldakse veose, mitte transpordivahendi (laeva) enda tavalist kulumist.²² Veose tavaline kulumine kujutab endast kulumist, mis tekib tavapärase transpordi käigus esinevate koormuste tõttu: hõõrdumine, tavapärase transpordi käigus tekkiv tolm, mustus²³ ja õhuniiskus²⁴ ning muu kulumine, mis on tekkinud seoses veose tavapärase käitlemise ning transpordiga.²⁵ Kui kahju on põhjustatud tavalisest kulumisest, vabaneb kindlustusandja oma täitmise kohustusest ka siis, kui see polnud välditav.²⁶ Kasutatud masinate puhul, mis on juba teatud määral kulunud, võib olla kindlustatud isikul vajalik kindlustusandjat teavitada, et tegemist on kasutatud masinatega. Sellisel juhul, kui veos saab kahjustada, siis saab eristada varem tekkinud tavalist kulumist mõne riski realiseerumisest.²⁷ Sellisel juhul saab kindlustusandja teha mahaarvestuse paranduskuludest.²⁸

Kõik analüüsitud kindlustusandjad on oma tüüptingimustes välistanud sellise kahju hüvitamise, mis on tekkinud tavapärase kulumise tõttu.²⁹ Seega leiab autor, et see välistus on Eesti kindlustusandjate tüüptingimustes reguleeritud sarnaselt ICC-ga ning seda riskivälistust ei ole kindlustusvõtja kahjuks erinevalt üle võetud.

Järgnevalt analüüsib autor teist kulumise liiki- tavaline leke ning tavapärase kaalu või mahu kaotus. Lekke või kaalu või mahu kaotusega on tegu siis, kui kaubad nende transportimise ajal kaotavad oma kaalu või mahtu kas niiskuse eraldumise või kokkutõmbumise teel, näiteks teraviljade kokkutõmbumine, nafta aurustumine või puidu kuivamine.³⁰ Seejuures on oluline, et kindlustusandja ei vastuta sellise lekke ning kaalu või mahu kaotuse eest, mis on tavaline, st leke või kaotus, mis toimuks ka siis, kui kaupu ei transporditaks. Leket ning kaalu või mahu kaotust, mis tekib transpordi enda tõttu, ei loeta tavapäraseks.³¹ Näiteks võib tuua Inglise

²² N.G. Hudson, T. Madge, K. Sturges. *Marine Insurance Clauses*. London: Informa 2012, lk 19.

²³ S. Hodges. *Law of Marine Insurance*. Cardiff: Cavendish 1996, lk 233.

²⁴ *Theodorou v Chester* (1951) 1 Lloyd's Rep 204; *Whiting v New Zealand Insurance Co Ltd* (1932) 44 Ll L Rep 179, p 140.

²⁵ D. Rhidian Thomas. *The Modern Law of Marine Insurance: Volume Four*. London: Informa 2015, lk 188, p 8.73.

²⁶ F.D Rose. *Marine Insurance: Law and Practice*. London: Informa 2013, lk 382, p 18.28.

²⁷ J. Dunt. *Marine Cargo Insurance*, lk 191, p 8.14.

²⁸ R. Mahl. Viidatud töö, lk 85.

²⁹ PZU veosekindlustuse tingimuste p 2.4.1; ERGO veosekindlustuse tingimuste p 19.1.3; IF veosekindlustuse üldtingimuste täiskaitse kindlustusriskide p 2.2; Seesami veosekindlustuse üldtingimuste p 4.1.2.

³⁰ R. Mahl. Viidatud töö, lk 85.

³¹ J. Dunt. *Marine Cargo Insurance*, lk 192, p 8.18.

kaasuse *Dodwell & Co Limited v. British Dominions General Insurance Company Limited*,³² kus transporditi õlitünne Hiinast Suurbritanniasse. Kindlustuslepingus oli üheks kindlustusriskiks leke. Transpordi käigus oli lekkinud 12% transporditavalt õlist. Kohus leidis, et kuna õli lekitab tavapärastes tingimustes u 5%, siis on kindlustusandja vastutav ainult 7% õli lekke eest, kuna see tekkis meretranspordi tõttu.³³ Seega peab kindlustushüvitise saamiseks olema tõendatud, et leke ning kaalu või mahu kaotus ei olnud tavaline, vaid see oli juhuslik ning mitte oodatav.³⁴

Selliste kaupade puhul, mis tavapäraselt lekivad või kaotavad kaalu või mahtu, on võimalik, et kindlustusvõtja ja kindlustusandja lepivad kokku tavalisest kõrgemas omavastutuse määras,³⁵ et katta ära tavapärasest lekkest või mahu ning kaalu kaotusest tekkiv kahju.³⁶ Lisaks võidakse kindlustuslepingus kokku leppida, mis protsent loetakse tavapäraseks lekkeks või kaoks ning seda protsenti ei kindlustata.³⁷

Kõik analüüsivad kindlustusandjad on oma tüüptingimustes välistanud sellise kahju hüvitamise, mis on tekkinud tavalisest lekkest ning tavapärasest kaalu või mahu kaotusest.³⁸ Autor leiab, et sellise põhjuse tõttu tekkinud kahju hüvitamise välistamine on mõistlik. Tavaline leke ning tavapärane kaalu või mahu kaotus on nähtus, mille esinemine on teatud kaupade puhul kindel. Sellise kahju hüvitamise puhul tekiks olukord, kus kindlustatud isik saaks kindlustusjuhtumi tagajärjel kasu. See oleks vastuolus kahjukindlustuse eesmärgiga, milleks on hüvitada ettenägematu ja ootamatu kahju ning asetada kindlustatu samasse rahalisse olukorda, milles ta oleks olnud riski mitteteostumise korral.³⁹ Seega pole tegemist kindlustusriskiga ning selle vastu kindlustamine ei ole võimalik. Autor leiab, et analüüsivad kindlustusandjad on selle riskivälistuse oma tüüptingimustes ette näinud sarnaselt ICC-ga ning seda riskivälistust ei ole kindlustusvõtja kahjuks erinevalt üle võetud. Autori arvates on mõistlik, et on välistatud vaid sellise kahju hüvitamine, mis on tekkinud „tavapärasest“ lekkest, sest sellisel juhul on jätkuvalt võimalik saada hüvitist olukorras, kus leke või kaalu kaotus leiab aset suuremas ulatuses, kui see leiaks aset siis, kui kaupu ei transporditaks.

³² *Dodwell & Co Limited v. British Dominions General Insurance Company Limited* (1955) 2 Lloyd's Rep. 391

³³ J. Dunt. *Marine Cargo Insurance*, lk 192, p 8.18.

³⁴ S. Hodges. *Law of Marine Insurance*, lk 233-244.

³⁵ R. Mahl. Viidatud töö, lk 85.

³⁶ Richards Hogg Lindley. *A Comparison of the 1982 and 2009 Clauses with additional commentary*. 2009, lk 6. Kätesaadav arvutivõrgus: <https://www.ctplc.com/media/72243/Institute-Cargo-Clauses-2009.pdf> (09.04.2018)

³⁷ F.D Rose. Viidatud töö, lk 382, p 18.30.

³⁸ IF veosekindlustuse üldtingimuste täiskaitse kindlustusriskide p 2.2; ERGO veosekindlustuse tingimuste p 19.1.3; PZU veosekindlustuse tingimuste p 2.4.1; Seesami veosekindlustuse üldtingimuste p 4.1.2.

³⁹ D. Bland. *Kindlustus: põhimõtted ja praktika*. Tallinn: Kindlustusinspeksioon 1996, lk 5.

Lisaks analüüsib autor kolmandat kulumise liiki- esemele omast defekti või loomupärast viga. Kindlustatud esemele omane defekt on kauba varjatud defekt või puudus, mis kaupade transportimise ajal võib põhjustada nende kahjustumise. Kindlustatud eseme loomupärane viga on kauba omadus saada kahjustatud nii statsionaarses olekus kui ka transportimise ajal (näiteks purunemine, korrosioon, mädanemine jne).⁴⁰ Levinud näited kindlustatud esemele omasest defektist või loomupärasest veast on kiiresti riknevad toiduained, nt puuviljad, mis lähevad kiiresti mädanema.⁴¹

Kindlustatud esemele omane defekt või loomupärane viga tähendab seda, et kaup saab kahjustada selle kauba olemuse tõttu tavalise transpordi käigus. Kahju peab tekkima nn „sisemise“ põhjuse tõttu.⁴² Nn „sisemise“ ja „välise“ kahju tekkimise põhjuse eristamist kasutatakse kriteeriumina, mille põhjal otsustada, kas kahju põhjustas kindlustatud esemele omane defekt või loomupärane viga. Näiteks on leitud, et loomupärase veaga ei ole tegemist siis, kui kaubad on oma loomu poolest õrnad ning võivad kergesti puruneda, aga purunemine on tekkinud siiski väliste faktorite tõttu.⁴³

Siinkohal analüüsib autor Inglise kohtulahendit *Birds Cigarette Manufacturing Co Ltd v Rouse and Others*, sest seal käsitleti sisemist ja välist kahju põhjust. Antud kaasuses transporditi sigareid. Kauba kohale jõudes selgus, et osad sigarid olid kahjustatud mereveest, mis oli ilmselgelt tulnud väljastpoolt laeva. Lisaks olid osad sigarid kahjustatud seetõttu, et nad sisaldasid ise liigselt niiskust ning olid hakanud hallitama. Kohus leidis, et selles kaasuses oli kahju põhjustatud nii väliste kui ka sisemiste põhjuste tõttu. Seetõttu oli kindlustusandja kohustatud hüvitama kahju ainult osaliselt.⁴⁴ Autor nõustub sellise käsitlusega, kuivõrd kahju oleks tekkinud ka siis, kui merevesi poleks laeva tunginud.

Alati ei ole sisemise ja välimise põhjuse eristamine täiesti selge. Sellise olukorraga oli tegemist kaasuses *TM Noten BV v. Harding*, kus transporditi nahkkindaid Indiast Hollandisse. Hollandisse jõudes olid kindad hallitanud. Kindad transporditi suurtes kastides, mis olid pealt suletud. Uurimisel selgus, et kindad olid hallitama läinud seetõttu, et kastide lakke oli kondensatsiooni tagajärjel kogunenud vesi, mis tilkus kinnaste peale. Kohus leidis aga, et antud juhul oli tegemist sisemise põhjusega. Seda seetõttu, et kastidesse oli tekkinud kondensatsioon seetõttu, et kindad ise sisaldasid niiskust. Tavapärase temperatuurimuudatuse tagajärjel, mis

⁴⁰ R. Mahl. Viidatud töö, lk 86.

⁴¹ J. Dunt. *Marine Cargo Insurance*, lk 194, p 8.24.

⁴² R. Merkin, J. Hjalmarsson. *Compendium of Insurance Law*. London: Informa 2013, lk 765, p 5.20.

⁴³ D.T. Rave, S. Tranchina. *Marine Cargo Insurance: An Overview* – *Tulane Law Review* 1991/66, lk 386.

⁴⁴ *Birds Cigarette Manufacturing Co Ltd v Rouse and Others* (1924) 19 Ll L Rep 301.

transpordi käigus toimus, eraldasid kindad ise piisavalt niiskust, mis kondenseerus ning tilkus kinnaste peale, tekitades hallitust. Seega leidis kohus, et kahju tekitas sisemine põhjus ning seetõttu ei pidanud kindlustusandja kahju hüvitama, kuna tegemist oli kindlustatud esemele omase defekti või loomupärase veaga.⁴⁵

Autor ei nõustu täielikult sellise põhjendusega. Autor leiab, et kuivõrd antud juhul mängis rolli ka ebasobiv pakend, millesse kindad pakendatud olid, siis põhjustas kahju vähemalt osaliselt ka väline faktor. Kui pakend oleks olnud õhku läbi laskev, poleks niiskuse kogunemist saanud tekkida. Samas ei muuda see kindlustusandja hüvitamise kohustust, kuivõrd puudulik pakendamine on samuti üks riskivälistustest.

Järgnevalt analüüsib autor Inglise kaasus *Global Process Systems Inc v Syarikat Takaful Malaysia Bhd*, sest seal käsitleti nn välist põhjust kahju põhjusena.⁴⁶ Nimetatud kaasuses transporditi naftapurseadet. Naftapurseade seisis kolme jala peal, mis merereisi käigus murdusid. Enne merereisi alustamist oli teada, et laeva kõikumine võib põhjustada jalgade nõrgemaks muutumise, kuid kindlustuslepingus oli eraldi märgitud, et sellega on arvestatud. Seetõttu oli poole reisi peal ette nähtud peatus, mille käigus tehti seadmele parandusi, et jalgadel asuvat koormat vähendada. Antud kaasuses leidis aga kohus, et kahju põhjustas siiski väline põhjus. Nimelt leidis kohus, et esimese jala murdumise (millele järgnes teiste jalgade murdumine) põhjustas nn „jalga-murdev laine“ (inglise keeles: *leg-breaking wave*). See laine kujutas endast lainet, mis oli juhuslikult just õiges suunas ning õige tugevusega, et põhjustada ühe jala murdumine. Selline laine ei olnud ettenähtav ning sellega ei saanud arvestada. Kohus leidis, et oli küll teada, et seadme jalad võivad muutuda reisi käigus nõrgemaks, aga sellega oli arvestatud (ning neid parandati poole reisi pealt) ning jala murdumist ei põhjustanud see, et jalad oleks nõrgenenud oodatust kiiremini või suuremas ulatuses. Seega ei põhjustanud jala murdumist ettenähtav jala nõrgenemine (ehk loomuomane „sisemine“ puudus), vaid ootamatu ja juhuslik „jalga-murdev laine“ ehk „väline“ põhjus.⁴⁷ Autor nõustub kohtu järeldusega, sest ainuüksi asjaolu, et mingil kaubal on oma olemuse tõttu suurem risk transpordi käigus kahjustada saada kui mõnel teisel kaubal, ei tähenda automaatselt seda, et kahju põhjustas kindlustatud esemele omane defekt või loomupärane viga. Seega peab alati hindama, kas kahju põhjustas mõni väline faktor.

⁴⁵ TM Noten BV v. Harding (1990) 2 Lloyds Rep. 283.

⁴⁶ Global Process Systems Inc v Syarikat Takaful Malaysia Bhd (2011) 1 Lloyd's Rep 56.

⁴⁷ R. Banks. Legal Update: 'The Cendor Mopu' – Inherent vice and perils of the sea – Standard Bulletin 2011/ Märts, lk 8. Kättesaadav arvutivõrgus: http://www.standard-club.com/media/23560/15241_STANDARDBulletinFeb_AW_05.pdf (09.04.2018)

Kõik analüüsitavad kindlustusandjad on välistanud sellise kahju hüvitamise, mis on tekkinud kindlustatud esemele loomupärase vea tõttu. Autor leiab, et analüüsitavad kindlustusandjad on selle riskivälistuse oma tüüptingimustes ette näinud sarnaselt ICC-ga ning seda riskivälistust ei ole kindlustusvõtja kahjuks erinevalt üle võetud. Seesam kindlustus täpsustab seejuures, et kindlustus ei kata kahju, mis on tekkinud veose enda sisemiste puuduste tõttu.⁴⁸ Autor leiab, et selline täpsustus on mõistlik, kuivõrd loomupärase puuduse tõttu tekkinud kahju kujutabki endas kahju, mis on tekkinud eseme enda sisemise põhjuse tõttu. Lisaks leiab autor, et praktikas võib vaidlusi tekitada olukord, kus veetav kaup on oma loomu poolest kergesti kahjustuv ning mingi tavapärase välise põhjuse tõttu (nt väike auk teekattes) kaup kahjustub. Sellises olukorras on autori arvates oluline silmas pidada, et kuigi kaup ise on oma loomu poolest kergesti purunev, siis on kahju põhjuseks ikkagi väline faktor. See, et väline faktor oli oodatav ning tavapärane (autoteedel esineb tihti väiksemaid auke), ei tähenda, et kahju oleks põhjustanud loomupärane viga, küll aga võib tegu olla puuduliku pakendamisega. Seega on autori arvates antud riskivälistuse kohaldamine suhteliselt piiratud ning kohaldub peamiselt olukordades, kus kaubad on kiiresti riknevad.

Lisaks kindlustatud eseme tavapärasele kulumisele on välistatud ka puudulikust pakendamisest tekkinud kahju hüvitamine. ICC p 4.3 kohaselt ei kata kindlustus kulutusi ega kindlustatud eseme kaotust ega kahjustumist, mille on põhjustanud kindlustatud eseme puudulik või sobimatu pakend või kindlustatud eseme ettevalmistamine selleks, et pidada vastu kindlustatud veo käigus aset leidvatele tavalistele vahejuhtumitele, kui pakkimise või ettevalmistamise viib läbi kindlustatud isik või tema töötaja või seda tehti enne kindlustuskaitse kehtima hakkamist (käesolevate klauslite mõistes tähendab „pakkimine“ ka konteinerisse paigutamist ja „töötajate“ all ei peeta silmas sõltumatuid töövõtjaid).

Klausel sisaldab nõuet, et pakendamine ja ettevalmistus peab olema piisav, et „pidada vastu kindlustatud veo käigus aset leidvatele tavalistele vahejuhtumitele“. See tähendab seda, et pakendamisel peab arvesse peab võtma nii veetava kauba enda olemust kui ka seda, millised vahejuhtumid võivad ette tulla nendes oludes, milles kaupa veetakse.⁴⁹ Õiguskirjanduses on leitud, et standard, mille järgi otsustada, kas tegemist on tavapäraste juhtumitega, peaks asuma kahe kategooria vahel: (a) kas juhtum oli selline, et oleks ebatavaline, et see ei esineks ning (b)

⁴⁸ IF veosekindlustuse üldtingimuste täiskaitse kindlustusriskide p 2.3; ERGO veosekindlustuse tingimuste p 19.1.3; PZU veosekindlustuse tingimuste p 2.4.1; Seesami veosekindlustuse üldtingimuste p 4.3.

⁴⁹ J. Dunt. International Cargo Insurance, lk 75, p 3.50.

kas juhtum oli selline, et oleks mõistlikult ettenähtav, et see juhtub, kuid ka samaväärselt võimalik, et see ei juhtu. Tavapärase juhtumi standard asub nende kahe kategooria vahepeal.⁵⁰

Autor leiab, et puudulikust pakendamisest või ettevalmistamisest põhjustatud kahju hüvitamata jätmine on põhjendatud. Seda seetõttu, et pakendamine peab olema sobiv „tavapärase veo“ jaoks. Kui pakend ei ole selline, et see kaitseks kaupa tavapärase veo kestel aset leidvate sündmuste eest (nt järsud pidurdused, äkilisemad pöörded), siis on sisuliselt kindel, et välised tegurid põhjustavad kauba kahjustumise suuremal või väiksemal määral. Seega ei ole tegemist kindlustusriskiga, mille kindlustamine oleks kindlustusandja poolt majanduslikult mõistlik. Siinkohal peab autor vajalikuks analüüsida ka Riigikohtu lahendit nr 3-2-1-152-14, kus leiti, et puuduliku vedamiseks ettevalmistamise näol on tegemist kindlustusvõtja hoolsuskohustuse rikkumisega, mitte riskivälistusega.⁵¹ Autor ei nõustu, et tegu on ohutusnõudega. Nimelt eeldab puuduliku pakendamise riskivälistuse kohaldamine seda, et pakend ei ole sobilik „tavapäraseks veoks“. Kui kindlustatud ese ei ole pakendatud nii, et pakend sobiks ainuüksi tavapäraseks veoks, siis on sisuliselt vältimatu, et kaup teatud määral kahjustub. Sellisel juhul pole tekkinud kahju ettenägematu ja juhuslik, mistõttu pole puuduliku pakendamise näol kindlustusriskiga. Kindlustusriske iseloomustab see, et need on ettenägematud ja juhuslikud.⁵² Autor leiab, et sellise puuduliku pakendamise näol, mis ei sobi isegi tavapäraseks veoks, ei ole tegu kindlustusriskiga. Autor leiab, et pakendamine võib olla kindlustusvõtja ohutuskohustus (mitte riskivälistus) siis, kui kindlustusandja nõuaks sellist pakendamist, mis oleks sobiv veoks, mis väljub tavapärase veo piiridest (näiteks vedu ekstreemsetes ilmastikutingimustes).

Nimetatud klausli sõnastus on autori arvates kohati keeruliselt mõistetav ning võib tekitada küsimuse, millisel juhul see riskivälistus kohaldub. Kui kahju on põhjustatud puuduliku või sobimatu pakendamise või kindlustatud eseme ettevalmistamise tõttu, siis:

- Kahju ei hüvitata, kui pakendamise/ettevalmistamise viis läbi kindlustatud isik või tema töötaja kas enne või pärast kindlustuskaitse kehtima hakkamist;
- Kahju ei hüvitata, kui pakendamise/ettevalmistamise viis läbi ükskõik mis isik (sh kindlustatud isik, sõltumatu töövõtja või muu kolmas isik) enne kindlustuskaitse kehtima hakkamist;⁵³

⁵⁰ H. Bennett. Fortuity in the law of marine insurance - Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly 2007, lk 343. Kättesaadav arvutivõrgus: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1092806 (09.04.2018).

⁵¹ RKTko 3-2-1-152-14, p 14.

⁵² N.C. Gulati. Principles Of Insurance Management. New Delhi: Excel Books 2007, lk 27.

⁵³ S.H. Mardsen. The Institute Cargo Clauses (A) 2009: Recontextualized. – European Law Review 2013/II, lk 38.

- Kahju hüvitatakse, kui pakendamise/ettevalmistamise viis läbi sõltumatu töövõtja või muu kolmas isik (nt ekspedeerija) pärast kindlustuskaitse kehtima hakkamist.⁵⁴

Probleem võib tekkida sellega, kuidas mõista fraasi „pakkimine või ettevalmistamine, mille viib läbi kindlustatud isik või tema töötaja“. Õiguskirjanduses on leitud, et juhul, kui kindlustatud isik või tema töötaja annavad kolmandatest isikutest pakkijatele detailsed instruksioonid, kuidas kaupa pakkida, siis võib väita, et pakkimise viis läbi kindlustusvõtja või tema töötaja. Seda juhul, kui faktiliselt oli kindlustatud isikul või tema töötajal täielik kontroll pakkumise meetodite üle ning nemad varustasid kolmanda isiku pakkimismaterjaliga. Lisaks võiks väita ka, et kindlustusvõtja või tema töötaja poolt detailsete pakkimisjuhiste andmist võiks lugeda „kauba ettevalmistamiseks kindlustusvõtja või tema töötaja poolt“.⁵⁵ Autor on sellise käsitlesega nõus. Juhul, kui kolmandal isikul puudub mistahes võimalus iseseisvaid otsuseid teha või kui need otsused on nii väikese tähtsusega, et ei saaks mõjutada pakkimise või ettevalmistamise kvaliteeti, siis tuleks lugeda kolmanda isiku tegevus kindlustatud isiku tegevuseks.

Autor peab vajalikuks selgitada suhet kindlustuskaitse kehtima hakkamise aja ning pakendamise riskivälistuse vahel. Nimelt hakkab ICC p 8.1 kohaselt kindlustuskaitse kehtima alates ajast, mil kindlustatud ese esmakordselt paigutatakse lattu või ladustamispaika (kindlustuslepingus nimetatud kohas) selle viivitamatuks laadimiseks transpordivahendisse või -vahendile veo alustamiseks.⁵⁶ ICC p 4.3 kohaselt ei ole kaetud kahju, mille on põhjustanud puudulik pakendamine kolmanda isiku poolt *enne* kindlustuskaitse kehtima hakkamist. Siinkohal peab autor oluliseks märkida, et ICC klausli 8.1 kohaselt peab kindlustuskaitse kehtima hakkamiseks kaupu lattu liigutama transpordi, mitte aga pakendamise eesmärgil. Seega olukorras, kus kaupu liigutatakse lattu eesmärgiga, et kolmas isik viiks seal läbi pakkimise, siis pole kindlustuskaitse kehtima hakanud ning sellel ajal tekkinud kahju pole seega kindlustuskaitsega kaetud.

ICC kontekstis on puudulik pakendamine lai mõiste, mis hõlmab endas nii sobimatut pakendit kui ka kindlustatud eseme ettevalmistamist.⁵⁷ ICC klauslis 4.3 sisalduvate mõistete „pakendamine“ ning „ettevalmistamine“ tähendust on selgitatud Austraalia kaasuses

⁵⁴ N.G. Hudson, T. Madge, K. Sturges. Viidatud töö, lk 20-21.

⁵⁵ J. Dunt. Marine Cargo Insurance, lk 197, p 8.31.

⁵⁶ Kindlustuskaitse kehtima hakkamise kohta vt käesoleva magistritöö peatükk 2.1.

⁵⁷ S. Hodges. Cases and Materials on Marine Insurance Law. London: Cavendish: 1999, lk 441.

*Helicopter Resources Pty Ltd v Sun Alliance Australia Ltd.*⁵⁸ Nimetatud kaasuses oli veoseks neli helikopterit. Veost vedav laev sattus tormi kätte ning helikopterid said kahjustada. Kindlustusandja väitis, et tegemist oli ebapiisava pakendamise ja ettevalmistamisega, kuna helikopterid ei olnud kindlustatud isiku töötajate poolt korralikult kinnitatud alustele, mille peal neid laevas transporditi. Kohus leidis, et klausli 4.3 eesmärk on reguleerida veose pakendamist ning ettevalmistamist, kuid mitte seda, kuidas veos ise on laevale ladustatud. Sõna „pakend“ tähendus peaks endas hõlmama ainult seda, et veose ümber paigutatakse väline kate või et veos paigutatakse kasti või muusse sarnasesse konteinerisse, mis on spetsiaalselt loodud veose transportimiseks. Sõna „ettevalmistamine“ tähendus on laiem, aga see peaks endas samuti hõlmama ainult neid samme, mis tehakse veose transpordiks ettevalmistamiseks enne seda, kui veos viiakse ja paigutatakse laeva peale. Kui sõna „pakendamine“ tähendab seda, et veos paigutatakse mingi välise katte sisse, siis „ettevalmistamine“ tähendab muid samme, mis võivad olla vajalikud veose ettevalmistamiseks. Ettevalmistamise alla käib näiteks masinatelt ühe mehhaanilise osa eemaldamine, et masinaid saaks vedada suures hulgas ning näiteks niiskuseemaldajate paigutamine pakendisse, mis ilma niiskuseemaldajata võivad saada niiskusest tekitatud kahjustusi. Mõlemad mõisted viitavad tegevustele, mida tehakse enne seda, kui veos asetatakse ning ladustatakse laevale.⁵⁹ Autor on nõus käsitlusega, et kauba laevale asetamine ning kauba laeval ladustamine ei ole hõlmatud antud riskivälistusega, kuivõrd kauba pakendamise ja ettevalmistuse üle on kindlustatud isikul kontroll, kuid laevale ladustamise üle reeglina kontroll puudub.

Klausli kohaselt tähendab „pakkimine“ ka konteinerisse paigutamist. See tähendab seda, et kauba pakend võib olla küll täiesti piisav, kuid kui kaup on pakendatud kindlustatud isiku või tema töötaja poolt konteinerisse nii, et transpordi käigus kaup liigub konteineris ning saab kahjustada, siis on selle kahju hüvitamine välistatud.⁶⁰

Õiguskirjanduses on leitud, et kui pakendamine vastab kaubandusharus tunnustatud tavadele, siis on tugev eeldus, et pakend oli piisav.⁶¹ Siiski leiab autor, et pakendi sobivust peab hindama igal üksikjuhul eraldi, kuivõrd pakend peab olema piisav, et kaitsta kaupa veo käigus toimuvate tavaliste vahejuhtumite eest. Kui kaupa veetakse näiteks sellisel viisil, mis ei ole tavapärane

⁵⁸ *Helicopter Resources Pty Ltd. v. Sun Alliance Australia Ltd. (The Icebird)* - Supreme Court of Victoria (Ormiston J.), 26.03.1991.

⁵⁹ J. Dunt. *Marine Cargo Insurance*, lk 198, p 8.35.

⁶⁰ N.G. Hudson, T. Madge, K. Sturges. *Viidatud töö*, lk 20.

⁶¹ *Ibid.*, lk 20.

sellise kauba vedamisele, siis võib olla vajalik pakendada kaup teistsugusesse pakendisse, mis ei ole kaubandusharus tunnustatud.

Järgnevalt analüüsib autor, kuidas on puuduliku pakendamise riskivälistus reguleeritud Eesti kindlustusandjate tüüptingimustes. Seesam ning IF kindlustus sätestavad, et hüvitata ei ole kahju, mille on põhjustanud veose pakendamise või ettevalmistamise puudulikkus, arvestades kindlustatud esemete iseloomu ja tavapärast transporti.⁶² Erinevalt ICC-st sätestab IF oma tüüptingimustes, et riskivälistus hõlmab ka sobimatut laadimist. Erinevus ICC klauslist 4.3 seisneb ka selles, et Seesami ning IF-i tüüptingimused ei sätesta erandit, millal riskivälistus ei kohaldu. Autor analüüsib, kas siin võiks olla tegu olukorraga, kus tüüptingimus ei ole saanud lepingu osaks VÕS § 37 lg 3 alusel. VÕS § 37 lg 3 kohaselt ei tohi tüüptingimus olla ebatavaline ehk üllatuslik. Tingimuse ebatavalisus tähendab selle üllatavat sisu või muud üllatuslikku momenti, mille tõttu ei võinud lepingu pool sellise tingimuse olemasolu lepingus mõistlikkuse põhimõttest lähtudes oodata.⁶³ Üllatuslikkuse hindamisel tuleb arvestada mh ka lepingu olemust, eesmärki, tavasid, praktikat ja muid asjaolusid.⁶⁴ Autor leiab sellest tulenevalt, et üllatuslikkuse hindamisel peab arvesse võtma asjaolu, et kindlustusvõtjal on õiguspärane ootus, et kindlustustingimused vastavad ICC klauslitele. Kindlustusvõtja õiguspärane ootus tuleneb asjaoludest, et ICC klauslid on enam kasutatavad standardiseeritud veosekindlustuse kindlustustingimused Euroopas⁶⁵, nende tingimuste kasutamine on veosekindlustuse valdkonnas kaubandustavaks⁶⁶ ning IF ja Seesami müügipakkumiste kohaselt vastavad kindlustusandjate tüüptingimused ICC klauslitele (kohtupraktikas on leitud, et õiguspärane ootus võib tekkida ka kindlustuspakkumises sisalduva kaudu,⁶⁷ seega võib kindlustusandja õiguspärane ootus tuleneda autori hinnangul ka müügipakkumisest).

Praeguses olukorras leiab aga autor, et IF-i ning Seesami analüüsitud tüüptingimus ei erine ICC vastavast klauslist niivõrd, et tegu võiks olla olukorraga, kus tüüptingimus ei ole saanud lepingu osaks. Autor analüüsib esiteks IF-i tüüptingimust, mille kohaselt hõlmab puudulik pakendamine ka ladustamist. Autor leiab, et selline erinevus ICC-st ei ole oluline ja üllatuslik, kuivõrd ladustamine ei ole ICC-s välistatud sõnaselgelt, vaid tuleneb kohtupraktikast (vt eespool analüüsitud kaasus *Helicopter Resources Pty Ltd v Sun Alliance Australia Ltd*). Seega

⁶² IF veosekindlustuse üldtingimuste täiskaitse kindlustusriskide p 2.4, Seesami veosekindlustuse tingimuste p 4.1.3.

⁶³ P. Varul jt (koost). Viidatud töö, § 37, p 4.4.2.

⁶⁴ RKTko 3-2-1-76-07, p 21.

⁶⁵ R. Mahl. Viidatud töö, lk 74.

⁶⁶ A. Grath. Viidatud töö, lk 202.

⁶⁷ Tallinna Ringkonnakohtu otsus tsiviilasjas nr 2-06-5145, p 22.

leiab autor, et IF on oma tüüptingimustes „pakendamist“ tõlgendatud teisiti kui kohtupraktikas. Autor leiab, et tegu ei ole olukorraga, kus tüüptingimus ei ole saanud lepingu osaks VÕS § 37 lg 3 alusel, kuna „pakendamise“ mõiste tõlgendus ei tulene üheselt mõistetavalt ICC-st ning seda võib tõlgendada ka teisiti. Riigikohus on leidnud, et VÕS § 37 lg 3 võib kohalduda olukorras, kus teatud tüüptingimuses kasutatavale mõistele on antud tähendus, mis ei vasta levinud tähendusele.⁶⁸ Praegu ei ole IF kindlustus andnud mõistele „pakendamine“ väga ebatavalist tähendust, seega ei ole tegu olukorraga, kus võiks kohalduda VÕS § 37 lg 3. Järgnevalt analüüsib autor IF-i ja Seesami tüüptingimust, mis erinevalt ICC-st ei sätesta erandit pakendamise riskivälistusest juhuks, kui pakendamine toimus kolmanda isiku poolt pärast kindlustuskaitse kehtima hakkamist. Autor leiab, et ka siin pole tegemist olukorraga, kus tüüptingimus pole saanud lepingu osaks VÕS § 37 lg 3 alusel. Seda seetõttu, et kuigi Seesam ja IF pole üle võtnud riskivälistuse erandit, siis on riskivälistus ise üle võetud ICC-ga sarnaselt. Riskivälistuse erand kohaldub väga piiratud olukordades ning ei ole autori hinnangul oluline osa riskivälistuse sisust ja olemusest. Seega leiab autor, et kuigi võrreldes ICC-ga on IF-i ja Seesami vastav tüüptingimus kindlustusvõtjale kahjulikum, siis ei ole selle sisu niivõrd ebatavaline või üllatuslik, et võiks kohalduda VÕS § 37 lg 3.

ERGO ning PZU kindlustus välistavad puuduliku pakendamise või ettevalmistamise korral kahju hüvitamise, kuid sätestavad erandina, et kahju hüvitatakse juhul, kui pakkimine või veose ettevalmistamine ei toimunud kindlustatud isiku (ning tema töötajate ja isikute, kes kindlustatud isikut esindavad) poolt ja kindlustatud isik ei olnud sellisest ebapiisavast või mittesobivast pakendist enne veo algust teadlik.⁶⁹ See erand on osaliselt sarnane ICC klauslis 4.3 sätestatud erandiga. Nii ICC klausli 4.3 kui ka ERGO ning PZU tingimuste kohaselt on riskivälistuse erandi esimeseks eelduseks, et pakendamise viis läbi sõltumatu töövõtja või muu kolmas isik. Erinevus seisneb aga teises eelduses. ICC klausel 4.3 sätestab teise eeldusena, et pakendamine/ettevalmistamine peab aset leidma *pärast kindlustuskaitse kehtima hakkamist*, kuid ERGO ning PZU sätestavad teise eeldusena, et kindlustatud isik ei tohi olla puudulikust pakendamisest teadlik juba *enne veo algust*. Autor leiab, et seda ERGO ning PZU tingimust võib tõlgendada ka nii, et erand kehtib ka siis, kui pakendamine toimub *enne kindlustuskaitse kehtima hakkamist*. Seda seetõttu, et pakendamine võib toimuda enne veo algust nii, et kindlustuskaitse veel ei kehti. Seega laieneb ERGO ning PZU tingimustes sätestatud riskivälistuse erand erinevalt ICC klauslist 4.3 ka olukordadele, kus pakendamine toimus *enne*

⁶⁸ RKTko 3-2-1-76-07, p 22 ja P. Varul jt (koost). Viidatud töö, § 37, p 4.4.2.

⁶⁹ ERGO veosekindlustuse tingimuste p 19.1.5; PZU veosekindlustuse tingimuste p 2.4.2.

kindlustuskaitse algust (seni, kuni kindlustatud isik puudulikust pakendamisest ei teadnud). Seega leiab autor, et ERGO ning PZU tüüptingimused on võrreldes ICC klausliga 4.3 riskivälistust muutnud kindlustatud isiku kasuks.

Teisalt sätestavad ERGO ning PZU tüüptingimused kindlustusvõtjale lisakohustused seoses veose vedamiseks vajalike tingimuste loomisega. Nimelt sätestavad nii ERGO kui PZU tüüptingimused, et kindlustusvõtja on kohustatud andma vedajale selgeid juhiseid veose transportimise tingimuste kohta (nt vajalik temperatuur või niiskus kaubaruumis, veose laadimise või kaubaruumi paigutamise juhtnöörid vms).⁷⁰ Seega sätestavad ERGO ja PZU tingimused, kuidas peaks pakend olema laevale ladustatud ja hoiustatud. Autor on eelnevalt märkinud, et ICC klausel 4.3 ei reguleeri seda, kuidas veos ise on laevale ladustatud, vaid paneb kindlustatud isikule kohustuse tagada piisav pakendamine. Seega on selles aspektis PZU ning ERGO sätestanud kindlustusvõtja kahjuks lisakohustuse võrreldes ICC-ga. Samas ei ole PZU ja ERGO tüüptingimustes sisalduva kohustuse näol tegemist riskivälistuse, vaid ohutusnõudega, kuna kindlustatud isik peab küll vedajale andma selged juhised kauba vedamiseks, kuid tüüptingimused ei sätesta, et kindlustusandja vabaneks täies ulatuses vedamise kohustusest, kui vedaja neid juhiseid ei järgi. Autor leiab, et sellise ohutusnõude sätestamine on mõistlik, kuna ei saa eeldada, et vedaja teaks kõikide veetavate kaupade ladustamise jaoks vajalikke tingimusi. Seetõttu leiab autor, et tegemist ei ole olukorraga, kus võiks kohalduda VÕS § 37 lg 3, kuna ohutuskohustus ei muuda sisuliselt riskivälistuse olemust.

Lisaks pakendi mitesobilikkusele ei hüvitata ICC järgi ka sellist kahju, mis on tekitatud konteineri või transpordivahendi mitesobivusest. ICC klausel 5.1.1 sätestab, et mitte mingil juhul ei kata kindlustuskaitse kulutusi ega kindlustatud eseme kaotust ega kahjustumist, mis tuleneb aluse või veesõiduki meresõidukõlbmatusest või aluse või veesõiduki sobimatuses kindlustatud eseme turvaliseks vedamiseks, kui kindlustatud isik on meresõidukõlbmatusest või sobimatuses teadlik ajal, mil kindlustatud ese alusele või veesõidukile laaditakse.

ICC klausel 5.1.2 lisab, et mitte mingil juhul ei kata kindlustuskaitse kahju, mis tekkis konteineri või transpordivahendi sobimatuses kindlustatud eseme turvaliseks vedamiseks, kui kindlustatud eseme laadimine konteinerisse või transpordivahendile toimub enne kindlustuskaitse kehtima hakkamist või kui seda teostab kindlustatud isik või tema töötaja, olles sobimatuses teadlik ajal, mil kindlustatud ese konteinerisse või transpordivahendile laaditakse.

⁷⁰ ERGO veosekindlustuse tingimuste p 15.1.6; PZU veosekindlustuse tingimuste p 8.3.5.

Autor leiab, et selline riskivälistus on mõistlik. Kindlustatud isik peab veo korraldamisel valima sobiliku transpordivahendi, et vähendada kindlustusjuhtumi toimumise riski. Juhul, kui kindlustatud isik valib teadlikult või raske hooletuse tõttu ebasobiva transpordivahendi ning selle tagajärjel toimub kindlustusjuhtum, siis on sisuliselt tegemist kindlustusjuhtumi põhjustamisega tahtlikult või raskest hooletusest.

Nagu näha kahe klausli analüüsist, siis klausel 5.1.1 sisaldab ainult „kindlustatud isiku teadmist“, klauslis 5.1.2 sisaldub aga „nii kindlustatud isiku kui tema töötaja teadmine“. See erinevus tuleneb asjaolust, et konteineri või transpordivahendi (v.a. laev, mis on reguleeritud klauslis 5.1.1) olukorra kohta on praktikas võimalik saada teavet ainult laoruumis või muus kohas, kus kaupu laaditakse. Seega saavad praktikas seda teavet ainult kindlustatud isiku töötajad, mistõttu on laiendatud klausel ka nende teadmiste. Laeva klassifikatsioon ning selle vanus on aga avalik teave⁷¹ ning kindlustatud isikul (ja selle juhtkonnal) on seega võimalik laeva olukorra kohta teavet saada ning laeva puhul pole vaja kaitset töötajatele laiendada.⁷²

Klauslid 5.1.1 ja 5.1.2 eeldavad, et kindlustatud isik (või tema töötaja) on kõlbmatusest teadlik. ICC inglisekeelne versioon kasutab väljendit „*are privy to such unseaworthiness or unfitness*“. Selles kontekstis tähendab „teadmine“ mitte ainult kindlat teadmist, vaid ka olukorda, kus kindlustatud isik või tema töötaja on teadlikult otsustanud teavet mitte saada.⁷³ Siinkohal on oluline, et teabe mitte teada saamine peab olema tahtlik tegevus ning raske hooletus ei ole piisav.⁷⁴ Seega peab olema kindlustatud isikul vähemalt kahtlus selle kohta, et tegu võib olla kõlbmatusega ning seetõttu otsustab ta, et ta ei soovi tegelikku olukorda teada.⁷⁵ Kõlbmatusest teadlik olemiseks ei piisa sellest, et kindlustatud isik teab faktilisi asjaolusid, mille tõttu veesõiduk merekõlbmatu on (näiteks et laeval pole piisavalt suur meeskond). Kindlustatud isik peab aru saama ja teadma, et nende faktiliste asjaolude tõttu on laev meresõidukõlbmatu.⁷⁶

Kindlustusandja vabaneb hüvitamise kohustusest ainult siis, kui kindlustatud isik oli teadlik just sellest merekõlbmatuse põhjusest, mis kahju tekkimise põhjustas. Näiteks, kui kindlustatud isik on teadlik ühest asjaolust, mille tõttu on laev meresõidukõlbmatu (näiteks et laeval pole piisavalt suur meeskond), kuid pole teadlik teisest asjaolust, mille tõttu laev meresõidukõlbmatu

⁷¹ Eestis on võimalik laeva kohta informatsiooni saada laevakinnistusraamatu kaudu.

⁷² J. Dunt. Marine Cargo Insurance, lk 210, p 8.69.

⁷³ J. M. Joseph. The Implied Warranty of Seaworthiness in Marine Insurance - Malayan Law Journal Articles 2002/II, lk 4.

⁷⁴ J. Dunt. Marine Cargo Insurance, lk 210, p 8.69.

⁷⁵ Ö. Gürses. Marine Insurance Law. London: Informa 2015, lk 110.

⁷⁶ S. Hodges. Law of Marine Insurance, lk 137.

on (näiteks laevakere vigastused), siis on kindlustusandjal õigus hüvitamisest keelduda ainult siis, kui kahju põhjustas puudus, millest kindlustatud isik teadlik oli.⁷⁷

Kõik neli analüüsitava kindlustusandjat on reguleerinud oma tüüptingimustes transpordivahendi mittekõlblikkuse riskivälistust, kuid riskivälistust on reguleeritud võrreldes ICC klauslitega veidi erinevalt. Esiteks on kindlustusandjad reguleerinud erinevalt ICC klauslist 5.1.1 seda, et kes peab meresõidukõlbmatusest teadlik olema, et riskivälistus kohalduks. Kui klausel 5.1.1 sätestab, et meresõidukõlbmatusest peab olema teadlik ainult kindlustatud isik, siis ERGO ning PZU tüüptingimustes on laiendanud teadmise kohustust võrreldes ICC klausliga 5.1.1 ka kindlustatud isiku töötajatele.⁷⁸ IF-i tüüptingimused on laiendanud kõlbmatusest teadmist ka soodustatud isikule.⁷⁹ Ainult Seesam kindlustuse tüüptingimustes ei ole meresõidukõlbmatusest teadmist reguleeritud erinevalt ICC klauslist 5.1.1.⁸⁰ Autor leiab, et nimetatud erinevus ei kahjusta kindlustusvõtjat. Nagu eelnevalt analüüsitud, on ICC klauslis 5.1.1 nimetatud ainult kindlustatud isikut sellel põhjusel, et laeva klassifikatsioon ning selle vanus on avalik teave ning kindlustatud isikul on seega võimalik laeva olukorra kohta teavet saada ning laeva puhul pole vaja kaitset töötajatele laiendada. Seega eeldatakse, et kindlustatud isik teab laeva olukorrast ning teiste isikute teadmine ei muuda seda.

Teiseks on kindlustusandjad erinevalt võtnud üle ICC klausli 5.1.2. Nimelt ei kata ERGO, IF, Seesam ning PZU kindlustus tüüptingimuste kohaselt kindlustuskaitse konteineri või transpordivahendi sobimatuses tulenevat kahju siis, kui kindlustatud isik (või muu isik) oli või pidi olema sobimatuses teadlik enne veose pealelaadimist.⁸¹ Erinevalt ICC klauslist 5.1.2 ei sätesta kindlustusandjad, et riskivälistus kohaldub lisaks ka siis, kui kindlustatud eseme laadimine konteinerisse või transpordivahendile toimub enne kindlustuskaitse kehtima hakkamist. Autori hinnangul muudab see riskivälistust kindlustatud isiku kasuks, kuivõrd riskivälistus kohaldub juhul, kui kindlustatud isik on sobimatuses teadlik ning ei kohaldu juhul, kui laadimine toimub enne kindlustuskaitse kehtima hakkamist. Samas on kindlustusandjad (v.a PZU⁸²) erinevalt klauslist 5.1.2 muutnud seda nõuet, et kes peab sobimatuses teadlik olema. Seesam on kindlustusandja kasuks kitsendanud isikute ringi, kes peavad sobimatuses teadma. Nimelt peab Seesami tüüptingimuste kohaselt olema sobimatuses teadlik ainult kindlustatud

⁷⁷ *Ibid.*, lk 138.

⁷⁸ ERGO veosekindlustuse tingimuste p 19.1.7; PZU veosekindlustuse tingimuste p 2.4.5.

⁷⁹ IF veosekindlustuse üldtingimuste täiskaitse kindlustusriskide p 2.5.

⁸⁰ Seesami veosekindlustuse üldtingimuste p 4.1.4.

⁸¹ ERGO veosekindlustuse tingimuste p 19.1.7; PZU veosekindlustuse tingimuste p 2.4.5; IF veosekindlustuse üldtingimuste täiskaitse kindlustusriskide p 2.5; Seesami veosekindlustuse üldtingimuste p 4.1.4.

⁸² PZU veosekindlustuse tingimuste p 2.4.5

isik (mitte aga tema töötaja).⁸³ ERGO ja IF aga on vastupidiselt isikute ringi laiendanud, kuna nende tüüptingimused hõlmavad ka mitmeid muid isikuid.⁸⁴ See laiendab riskivälistust kindlustatud isiku kahjuks. Autor leiab aga, et tegu ei ole olukorraga, kus võiks kohalduda VÕS § 37 lg 3. Siinjuures peab autor vajalikuks eristada isikuid, kellele kindlustusandjad kõlbmatusest teadmist laiendanud on. Esiteks on ERGO ja IF teadmist laiendanud kindlustusobjekti seaduslikele omanikele ning soodustatud isikutele. Kuivõrd need isikud ei puutu reeglina kokku kauba konteineri või transpordivahendiga, siis ei tohiks praktikas tekkida olukorda, kus nendel isikutel on kõlbmatusest teadmine. Seega ei ole nimetatud tingimus autori hinnangul üllatuslik. Lisaks on ERGO laiendanud kõlbmatusest teadmist „valdajale“.⁸⁵ Autor leiab, et ka siin ei ole tegu olukorraga, kus võiks kohalduda VÕS § 37 lg 3. Kuna kaupa valdab eelduslikult isik, kelle kindlustatud isik on palganud kaupa pakendama või transportima, siis loetakse seda isikut õiguskirjanduse kohaselt „töötajaks“.⁸⁶ Kuna ICC klausel 5.1.2 sisaldab „töötajate“ teadmist, siis pole nimetatud ERGO tüüptingimus üllatuslik.

1.2 Tahtliku väärtegutsemise, viivituse ja maksejõuetuse klauslid

Lisaks eelnevalt analüüsitud riskivälistustele, mis seondusid kindlustatud eseme vedamise füüsiliste aspektidega (kindlustatud eseme kulumine ja olemus ning pakendi või transpordivahendi sobivus) sisaldab ICC ka muid välistusi. Esiteks analüüsib autor tahtliku väärtegutsemise välistust. ICC klausli 4.1 kohaselt ei kata kindlustus kahju, mis on omistatav kindlustatud isiku tahtlikule väärtegutsemisele (inglise keeles: *wilful misconduct*).

Autor leiab, et kindlustatud isiku tahtlikku väärtegutsemist ei saaks kunagi kindlustada, kuna tegu pole kindlustusriskiga. Sama põhimõte sisaldub ka VÕS § 452 lg-s 1, mis sätestab, et kindlustusandja vabaneb täitmise kohustusest, kui kindlustusvõtja, kindlustatud või soodustatud isik põhjustas kindlustusjuhtumi toimumise tahtlikult. Lisaks sellele on kahju tahtlik põhjustamine kindlustushüvitise saamise eesmärgil süütegu (kindlustuskelmus), mis on karistusseadustiku § 212 kohaselt karistatav. Kindlustuskelmuse korral hüvitamiskohustuse jätmine kindlustusandja kanda oleks vastuolus hea usu põhimõttega ja heade kommetega.⁸⁷ Seega on selle sätte sisaldumine ICC-s pigem deklaratiivse eesmärgiga.⁸⁸ Samas erineb antud ICC säte VÕS § 506 lg 1 p-st 1, mille kohaselt ei hüvita kindlustusandja kahju, mis tekitab

⁸³ Seesami veosekindlustuse üldtingimuste p 4.1.4.

⁸⁴ ERGO veosekindlustuse tingimuste p 19.1.7 ja 2.3; IF veosekindlustuse üldtingimuste täiskaitse kindlustusriskide p 2.5.

⁸⁵ ERGO veosekindlustuse tingimuste p 19.1.7 ja 2.3

⁸⁶ J. Dunt. Marine Cargo Insurance, lk 92, p 3.35.

⁸⁷ A. Kattel, O.J. Luik. Hüpoteegipidaja – privilegeeritud subjekt kahjukindlustuses – Juridica 2009/VII, lk 434.

⁸⁸ J. Dunt. Marine Cargo Insurance, lk 200, p 8.39.

kindlustusvõtja, veose saatja või saaja poolt, kusjuures nimetatud isikute süü kahju tekkimisel ei tohiks olla oluline.⁸⁹ Seega on võlaõigusseaduse veosekindlustuse regulatsioon selles aspektis kindlustusandja vastutust suuremal määral piirav kui ICC vastav klausel, kuna see ei eelda kindlustusvõtja tahtlust.

ICC klausel 4.1 sisaldub eri sõnastustes ka kõikide analüüsitavate kindlustusandjate tüüptingimustes. Kõik neli kindlustusandjat on välistust laiendanud ka sellisele kahjule, mis on tekitatud raske hooletuse tõttu.⁹⁰ Raske hooletuse välistamisel on oluline silmas pidada, et tekkinud kahju ning raske hooletuse vahel peab esinema põhjuslik seos.⁹¹ Ainult ERGO ning PZU on oma tingimustes sätestanud, et hüvitamisest vabanemine on raske hooletuse korral võimalik ainult siis, kui raske hooletuse ning kahju tekkimise vahel esineb põhjuslik seos.⁹² Autor leiab, et selguse huvides võiks põhjusliku seose nõue olla sätestatud ka teiste kindlustusandjate tingimustes, kuivõrd kohtupraktikas on korduvalt selgitatud põhjusliku seose olemasolu vajalikkust hüvitamisest keeldumiseks.⁹³

Autor leiab, et asjaolu, et Eesti kindlustusandjad on riskivälistust erinevalt ICC-st laiendanud ka olukordadele, kus tegemist on raske hooletusega, ei too kaasa VÕS § 37 lg 3 kohaldamist. Seda seetõttu, et kuigi ICC klausel 4.1 välistab sõnaselgelt ainult „tahtliku“ väärtegutsemise, siis tegelikult hõlmab see endas ka kaudset tahtlust, kuna ICC põhineb Suurbritannia õigusel ning selles õigussüsteemis eeldab tahtlik õigusvastane tegevus minimaalselt kahju tekkimise riski ettenägemist ning selle aktsepteerimist (inglise keeles: *recklessness*).⁹⁴ Selline süü vorm vastab Eesti õiguse kontekstis kaudsele tahtlusele, mille puhul rikkuja peab võimalikuks oma käitumise tagajärje saabumist ja möönab seda.⁹⁵ Autor leiab, et kuigi kaudne tahtlus on raskem süü vorm kui raske hooletus, siis pole raske hooletuse korral kahju hüvitamise välistamine üllatuslik VÕS § 37 lg 3 tähenduses. Seda seetõttu, et raske hooletus on samuti väga raske süü

⁸⁹ P. Varul jt (koost). Viidatud töö, § 506, p 3.

⁹⁰ Seesami veosekindlustuse üldtingimuste p 4.1.1, ERGO veosekindlustuse tingimuste p 18.1.3, IF veosekindlustuse üldtingimuste täiskaitse kindlustusriskide p 2.1; PZU veosekindlustuse tingimuste p 3.1. Raske hooletuse välistus ei ole sätestatud IF kindlustuse veosekindlustuse tingimustes, vaid IF kindlustuse üldtingimuste punktis 50.5 (IF kindlustuse üldtingimused TG-20131. Kättesaadav arvutivõrgus: <http://tingimused.if.ee/ViewPDF.aspx?ID=47d78f29-2891-41f6-bc64-88ce43d36bd4> (09.04.2018)).

⁹¹ A. Kattel, O.J. Luik. Viidatud töö, lk 433.

⁹² ERGO veosekindlustuse tingimuste p 18.1.3.

⁹³ RKTko 3-2-1-144-05, p 11.

⁹⁴ A. Pöder. Vedaja piiratud vastutus ja piirangute äralangemine – Juridica 2015/VIII, lk 541. Sama on leitud ka muus õiguskirjanduses: J. Dunt. International Cargo Insurance, lk 69, p 3.37 ning G. Hudson, T. Madge, K. Sturges. Viidatud töö, lk 19.

⁹⁵ P. Varul jt (koost). Viidatud töö, § 104, p 6.1.

vorm ning ei saa väita, et kindlustatud isikule võiks olla üllatuslik, kui raske hooletuse tõttu tekitatud kahju ei hüvitata.

Järgnevalt analüüsib autor viivituse välistust. ICC klausli 4.5 kohaselt ei kata kindlustus kulutusi ega kindlustatud eseme kaotust ega kahjustumist, mille on põhjustanud viivitus, isegi siis, kui viivituse põhjustas kindlustusrisk. Õiguskirjanduses on leitud, et antud sätet tuleks tõlgendada viisil, et riskivälistus hõlmab ainult „tavapärast“ viivitust.⁹⁶ Autor leiab, et selline tõlgendus on mõistlik. ICC-s sätestatud riskivälistustele on omane, et välistatud on kahju, mis on tekkinud „tavapärase“ või „oodatava“ nähtuse tagajärjel- näiteks tavapärase kulumine või kindlustatud eseme loomupärane viga. Nende nähtuste tagajärjel tekkinud kahju ei oleks mõistlik hüvitada, kuivõrd nimetatud nähtuste esinemine pole risk, vaid nende esinemine on oodatav ning tavaline. Viivitus pole aga alati oodatav või tavaline, vaid see võib tekkida ka ootamatult, olles seega oma olemuselt kindlustusrisk. Kuivõrd ICC(A) alusel peaks olema kindlustatud kõik riskid, siis leiab autor, et ICC klauslis 4.5 sätestatud riskivälistus peaks kohalduma ainult juhul, kui viivitus on tavapärase ehk viivituse näol pole tegemist kindlustusriskiga, kuna tavapärase viivitus pole juhuslik.

Levinud näide viivitusest põhjustatud kahjust on näiteks olukord, kus hilineb kalendrite kaubasaadetus, mis kohale jõudes on väärtusetu. Kahju, mis on tekkinud seetõttu, et hooajalised kaubad jõuavad kohale küll kahjustusteta, aga nende väärtus on viivituse tõttu langenud nullini, ei ole hüvitatav. Sama põhimõtte kohaldub ka muudes olukordades, kus kauba turuväärtus on viivituse tõttu langenud, isegi siis, kui viivituse on põhjustanud kindlustusrisk.⁹⁷ Eeltoodud näited on selged juhtumid, kus kaup ise ei ole kahjustunud ning kahju tekkimise otsene põhjus on viivitus. Paljudel juhtudel on aga viivituse riskivälistuse kohaldamine keerulisem.

Viivituse kontseptsioon on tihtipeale segadusttekitav, kuna kindlustus katab esmajärjekorras just kauba kahjustumise või hävimise tõttu tekkinud kahju, aga viivitus iseenesest ei põhjusta kauba kahjustumist või hävimist. Küll aga võib kaup saada kahjustada või hävida muude põhjuste tõttu, mille esinemine oli võimalik viivituse tõttu. Näiteks võib tuua puuviljad, mis oma olemuse tõttu kahjustuvad aja jooksul. Sellisel juhul on kahju tekkimise otseseks põhjuseks justnimelt kaupade olemus, mitte aga viivitus. Teise näitena võib tuua tekstiilid. Tekstiilidele

⁹⁶ S. Hodges. Law of Marine Insurance, lk 216.

⁹⁷ J. Dunt. Marine Cargo Insurance, lk 203, p 8.49.

ei põhjusta kahju mitte viivitus, vaid muud riskid (näiteks niiskus), mille realiseerumine on võimalik viivituse tõttu.⁹⁸

Raskusi tekitab ka olukord, kus kahju on tekitanud mitmed riskid samaaegselt, näiteks olukorras, kus kahju põhjustas algselt mõni kaetud risk, kuid viivitus suurendas kahju oluliselt. Siinkohal leiab õiguskirjanduses vastakaid seisukohti. Ühe seisukoha kohaselt välistab ICC klausli 4.5 sõnastus igasuguse kahju, mis on tekitatud viivituse poolt. See tähendab, et hüvitamine on välistatud siis, kui viivitus on vähemalt üks mitmest kahju põhjusest ning ka juhul, kui kahju põhjustas algselt mõni kaetud risk, kuid viivitus suurendas kahju.⁹⁹

Vastupidise seisukoha kohaselt peab riskivälistuse kohaldamiseks olema viivitus vähemalt sama oluline kahju põhjustaja, kui oli teine risk. Seega peavad viivitus ning teine kahju põhjus olema vähemalt võrdselt olulised kahju tekkimise põhjused. Viivituse välistus ei kohaldu, kui viivitus on küll üks põhjustest, mis kahju põhjustas, aga see pole peamine ning kõige olulisem põhjus.¹⁰⁰ Kui viivitus ise on piisav, et põhjustada kahju, siis võib välistust kohaldada.¹⁰¹

Autor nõustub teise seisukohaga, mille kohaselt peab viivitus olema kahju peamine põhjus. Kui viivitus ainult suurendas kahju ning algselt põhjustas kahju mõni muu risk, siis pole autori arvates põhjendatud kahju hüvitamisest vabanemine. Selleks, et kahju hüvitamisest vabaneda, peab autori hinnangul kahju olema põhjustatud ainult või vähemalt kõige olulisemas osas viivituse poolt. Näiteks võib tuua olukorra, kus algselt on kaup saanud osaliselt kahjustada selle tõttu, et kaupa vedavasse laeva on tunginud merevesi. Pärast merevee laeva tungimist on aga ilmaolud halvenenud ning seetõttu viibib kauba transport. Viivituse pärast kahjustuvad kaubad merevee tõttu rohkem, kui nad oleks kahjustunud ilma viivituseeta. Sellisel juhul aitas viivitus küll kahju suurenemisele kaasa, aga autori hinnangul on kahju peamine põhjus ikkagi merevesi, mis on laeva tunginud.

Kõikide analüüsitavate kindlustusandjate veosekindlustuse tingimused sätestavad samuti, et hüvitatav pole kahju, mis on tekkinud viivituse tõttu (ka juhul, kui viivituse põhjustas kindlustusrisk).¹⁰² Seesami kindlustus on klausli sõnastanud teisiti, kasutades viivituse asemel

⁹⁸ *Ibid.*, lk 170, p 7.19.

⁹⁹ A. Bugra. Delay in Marine Insurance Law. Doktoritöö. 2014, lk 42. Kättesaadav arvutivõrgus: <https://eprints.soton.ac.uk/370454/> (09.04.2018).

¹⁰⁰ J. Dunt. Marine Cargo Insurance, lk 172, p 7.27.

¹⁰¹ R.W. Norman, W.H. Thurlow. Viidatud töö, lk 7.

¹⁰² IF veosekindlustuse üldtingimuste täiskaitse kindlustusriskide p 2.6, ERGO veosekindlustuse tingimuste p 19.1.6; PZU veosekindlustuse tingimuste p 2.4.3.

mõistet „hiline mine“.¹⁰³ Seega ei ole autori arvates kindlustusandjad võrreldes ICC klausliga 4.5 riskivälistust kindlustatud isiku kahjuks laiendanud.

Viimaseks analüüsib autor maksejõuetuse välistust. ICC klausel 4.6 sätestab, et kindlustus ei kata kahju, mis on tekkinud aluse omanike, juhtivtöötajate, prahtijate või kasutajate maksejõuetus või finantsraskused olukorras, kus kindlustatud eseme laadimisel aluse pardale oli kindlustatud isik teadlik või oleks tavapärase majandustegevuse raames pidanud olema teadlik sellest, et maksejõuetus või finantsraskused võivad takistada reisi normaalset kulgu.

Autor leiab, et selline riskivälistus on mõistlik. Kindlustatud isik peab veo korraldamisel valima usaldusväärse vedaja, et vähendada kindlustusjuhtumi toimumise riski. Juhul, kui kindlustatud isik valib teadlikult või raske hooletuse tõttu maksejõuetu vedaja ning selle tagajärjel toimub kindlustusjuhtum, siis on sisuliselt tegemist kindlustusjuhtumi põhjustamisega tahtlikult või raskest hooletusest.

Selleks, et kindlustusandja saaks seda välistust kohaldada, peab kindlustusandja tõendama kahte aspekti. Esiteks, et maksejõuetus või finantsraskused olid kahju tekkimise põhjuseks ning teiseks, et kindlustatud isik teadis maksejõuetusest.¹⁰⁴

ERGO kindlustuse tüüptingimused ei sisalda maksejõuetuse välistust, mistõttu leiab autor, et ERGO on nimetatud sätet muutnud kindlustusvõtja kasuks.¹⁰⁵ IF kindlustuse tüüptingimustes sisalduv maksejõuetuse välistus hõlmab endas vedaja, laoteenuse osutaja või ekspedeerija finantsraskuseid; Seesam kindlustuse välistus hõlmab kauba vedaja või vahendaja, kelle kaudu kindlustusvõtja on sõlminud veolepingu, maksejõuetust. PZU kindlustus hõlmab ainult vedaja maksejõuetuse või teised finantsprobleemid. Seejuures on oluline, et ainult PZU tüüptingimused sätestavad, et riskivälistus ei kohaldu juhul, kui kindlustusvõtja tõendab, et enne veo algust võeti tarvitusele mõistlikud meetmed, selgitamaks välja vedaja finantsiline stabiilsus, sh vastutuskindlustuse olemasolu.¹⁰⁶

Autor leiab, et IF ning Seesam on võrreldes ICC klausliga 4.6 muutnud riskivälistust kindlustatud isiku kahjuks. Seda seetõttu, et nad ei ole oma tüüptingimustes sätestanud sarnaselt

¹⁰³ Seesami veosekindlustuse üldtingimuste p 4.6.

¹⁰⁴ J. Dunt. Marine Cargo Insurance, lk 204, p 8.51.

¹⁰⁵ Küll aga võib maksejõuetusest teadmine olla hõlmatud ERGO veosekindlustuse üldtingimuste p-ga 19.2.8, mille kohaselt ei kuulu hüvitamisele kahju, mille põhjustas asjaolu, millest kindlustusvõtja või temaga võrdsustatud isikud olid või pidid olema teadlikud enne kindlustuslepingu sõlmimist, kuid ei teavitanud sellest kindlustusandjat.

¹⁰⁶ IF veosekindlustuse üldtingimuste täiskaitse kindlustusriskide p 2.7, Seesami veosekindlustuse üldtingimuste p 4.5, PZU veosekindlustuse tingimuste p 2.4.4.

ICC klausliga 4.6, et finantsraskuste tõttu põhjustatud kahju ei hüvitata ainult sellises olukorras, kus kindlustatud eseme laadimisel aluse pardale oli kindlustatud isik teadlik või oleks tavapärase majandustegevuse raames pidanud olema teadlik sellest, et maksejõuetus või finantsraskused võivad takistada reisi normaalset kulgu. Sellega välistavad IF ning Seesam kindlustuskaitse alt ka sellise kindlustatud isiku, kes on täitnud oma hoolsuskohustust vedaja valimisel, kuid sellest hoolimata on vedajal makseraskused tekkinud. Samas leiab autor, et antud olukorras pole siiski tegemist olukorraga, kus tüüptingimus ei ole saanud lepingu osaks VÕS § 37 lg 3 alusel. Seda seetõttu, et ICC-sse lisati täiendus, mille kohaselt kohaldub riskivälistus ainult siis, kui kindlustatud isik teadis või pidi teadma maksejõuetusest, alles 2009. aastal. Enne seda kehtinud versioon sellist täiendust ei sisaldanud.¹⁰⁷ Autor leiab, et kuivõrd IF ega Seesam ei ole sätestanud, et millisel ICC versioonil nende kindlustuskaitse põhineb, siis ei saa väita, et sellise täienduse puudumine oleks üllatuslik VÕS § 37 lg 3 alusel.

1.3 Tuumaseadmete, sõja, streikide ning terrorismi klauslid

Lisaks eelnevatele riskivälistustele sisaldab ICC välistusi seoses tuumaseadmete, sõja, streikide ning terrorismiga. Esiteks analüüsib autor tuumaseadmetega seotud riskivälistusi. ICC klausli 4.7 kohaselt ei kata kindlustus kahju, mille on põhjustanud otseselt või kaudselt relva või aatomi- või tuumaseadme või -reaktsiooni või radioaktiivse jõu või aine kasutamine. Autori arvates on sellise kahju hüvitamise välistamine mõistlik. Tuumaseadmete või muu sarnase tagajärjel tekkinud kahju korral on mõistlik eeldada, et kahju on äärmiselt ulatuslik. Sellise riski kindlustamine oleks seega kindlustusandjale ebamõistlik.

Nagu näha klausli sõnastusest, hõlmab see välistus endas igasuguste relvade ja seadmete kasutamist, mitte ainult sõjaotstarbeliste seadmete ja relvade kasutamist. Klauslis sisalduv mõiste „kasutamine“ peaks hõlmama ka olukordi, kus relvi või seadmeid ei kasutata eesmärgipäraselt, vaid ka olukordades, kus õnnetus juhtub näiteks relvi või seadmeid testides.¹⁰⁸

ERGO, PZU, Seesami ning IF kindlustuse veosekindlustuse tüüptingimused sisaldavad samuti antud välistust.¹⁰⁹ ERGO kindlustus sisaldab ainult „relva“ mõistet ning ei hõlma muid seadeldisi, kuid samas laiendab ERGO välistuse ka sellistele relvadele, mille puhul on tegemist

¹⁰⁷ Institute Cargo Clauses (A) 1/1/82. Kättesaadav arvutivõrgus: https://www.sjnk.co.jp/info/cargo_nk/ (09.04.2018).

¹⁰⁸ J. Dunt. Marine Cargo Insurance, lk 207, p 8.60.

¹⁰⁹ IF veosekindlustuse üldtingimuste täiskaitse kindlustusriskide p 2.11, Seesami veosekindlustuse üldtingimuste p 4.1.5, ERGO veosekindlustuse tingimuste p 19.2.5; PZU veosekindlustuse tingimuste p 2.4.11.

keemilise, bioloogilise või biokeemilise reaktsiooni või elektromagnetilise toimega.¹¹⁰ Üldiselt ei ole autori arvates riskivälistust muudetud kindlustatud isiku kahjuks võrreldes ICC klausliga 4.7, sest kuigi kasutatakse erinevat terminoloogiat, siis on riskivälistuste sisu sarnane ICC-le.

Lisaks tuumaseadmete klauslile sisaldub ICC-s ka sõja tagajärjel tekkinud kahju hüvitamise välistus. ICC klausel 6.1 sätestab, et mitte mingil juhul ei hüvita kindlustus kahju, kadumist või kulutusi, mis on põhjustatud sõjast, kodusõjast, revolutsioonist, mässust, relvastatud vastuhakust või sellest tulenevast tsiviilrahutusest või sõdivate jõudude poolt või nende vastu suunatud vaenulikust aktist.

Klausel 6.2 lisab, et mitte mingil juhul ei kata kindlustus kahju, kadumist või kulutusi, mis on põhjustatud valdusesse võtmisest, arestimisest, kinnipidamisest, piiramisest või kinnihoidmisest (välja arvatud piraatlus), ning nende tegevuste või nende tegevuste katsete tagajärjel. Klausel 6.3 lisab välistuste nimekirja mahajäetud miinid, torpeedod, pommid või teised mahajäetud sõjarelvad. Siinkohal on oluline, et välistus katab justnimelt mahajäetud miine ning sõjarelvi ehk need peavad olema maha jäetud pärast sõjategevust.¹¹¹

Autori arvates on mõistlik välistada sõjategevusega seotud kahju hüvitamine. Sõjategevusega seotud tekkinud kahju võib olla väga ulatuslik ning kindlustusandjal pole majanduslikult mõistlik sellise kahju vastu kindlustada. Lisaks võib autori arvates sõja näol olla tegemist vääramatu jõuga, kuna see pole ettenähtav ega välditav ning asub väljaspool poolte mõjusfääri.¹¹² Autori arvates on eriti oluline sellise kahju hüvitamise välistamine rahvusvahelise laevatranspordi puhul, kus mereteed võivad läbida aktiivseid sõjaterriitoriumeid. Lisaks leiab autor, et kuna sõjategevuse näol on tegemist ikkagi kindlustusriskiga, siis on mõistlik, et selle vastu on võimalik täiendava kindlustusmakse eest *Institute War Clauses*¹¹³ alusel kindlustada.

Autor selgitab täpsemalt klausli 6.2 tähendust, kuivõrd see sisaldab mitmeid üksteisega sarnaseid mõisteid. Esimene mõiste klauslis 6.2 on „valdusesse võtmine“ (inglise keeles: *capture*), mis kujutab endast iga tegevust, mida sõjavaenlane teeb eesmärgiga objekt oma valdusesse saada.¹¹⁴ Mõiste „arestimine“ (inglise keeles: *seizure*) on laiem mõiste kui

¹¹⁰ ERGO veosekindlustuse tingimuste p 19.2.5.

¹¹¹ N.G. Hudson, T. Madge, K. Sturges. Viidatud töö, lk 343.

¹¹² K. Sein. Mis on vääramatu jõud? – *Juridica* 2004/VIII, lk 519.

¹¹³ Institute War Clauses (Cargo) 01/01/2009. Kättesaadav arvutivõrgus: http://www.lmalloyds.com/lma/underwriting/marine/JCC/JCC_Clauses_Project/Cargo_Clauses.aspx (09.04.2018). Institute War Clauses on klauslid, mille kohaldamisel on võimalik saada lisakindlustuskaitse sõjaga seonduvate riskide eest.

¹¹⁴ J. Dunt. *Marine Cargo Insurance*, lk 245, p 10.18.

„valdusesse võtmine“ ning kujutab endas igasugust tegevust, kus jõuga võetakse valdus objekti üle kas seaduslikult riigiorani poolt või sõjavõimu poolt.¹¹⁵ Seadusliku organi poolt arestimisega on selle sätte mõttes tegemist siis, kui seda teeb haldusorgan, näiteks tolli poolt arestimine.¹¹⁶ Seega ei hõlma antud mõiste kohtuorganite tegevust ning näiteks hagi tagamisena tehtud arestimist.¹¹⁷ Mõistete „arestimine, piiramine või kinnihoidmine“ (inglise keeles: *arrest, restraint or detainment*) tähendust võib seletada koos. Ka need terminid seonduvad haldusorgani tegevusega. Haldusorgani tegevusega on tegu näiteks siis, kui haldusorgan keelab kauba sissetoomise või kehtestab embargo näiteks tolli- või tervishoiueeskirjade rikkumise tõttu.¹¹⁸ Õiguskirjanduses on leitud, et kuigi nimetatud tegevused (arestimine jms) on ICC-s reguleeritud nn „sõja välistuse“ klauslis, siis kohalduvad need riskivälistused ka siis, kui arestimine, piiramine või kinnihoidmine viiakse haldusorgani poolt läbi ka muus olukorras, kui sõjaolukord.¹¹⁹

Veose valdusesse võtmisest, arestimisest, kinnipidamisest, piiramisest või kinnihoidmisest tekkinud kahju tekkimise (ICC klausel 6.2) on välistanud nii PZU, ERGO, IF kui Seesam.¹²⁰ Siiski on tingimustes kasutatud erinevaid mõisteid, kuivõrd klauslis 6.2 kasutatud inglisekeelsetele mõistetele puudub eesti keeles ainuõige vaste. Lisaks on Seesam välistuse laiendanud „muule tsiviil- või sõjaväevõimude tegevusele“. Sõjast, kodusõjast, revolutsioonist, mässust jms tõttu põhjustatud kahju hüvitamise on samuti välistanud kõik analüüsitavad kindlustusandjad.¹²¹ Selles klauslis on samuti keelte erisusest tulenevalt kasutatud veidi erinevaid termineid, kuid põhimõte on välistustel sama. Mahajäetud miinide ja muude sõjarelvade tekitatud kahju on välistanud PZU, ERGO ning IF.¹²² Seesami tingimused sellist välistust ei sisalda, kuid autor leiab, et selline kahju võib siiski olla hõlmatud üldise sõjast põhjustatud kahju hüvitamise välistusega.

Autor leiab kokkuvõttes, et kindlustusandjad on sõja välistuse klausli võtnud oma tüüptingimustesse üle sarnaselt ICC-ga ning ei ole seda riskivälistust laiendanud kindlustatud

¹¹⁵ *Ibid.*, lk 246, p 10.19.

¹¹⁶ J. Dunt jt. *International Cargo Insurance*, lk 346, p 10.121.

¹¹⁷ J. Dunt. *Marine Cargo Insurance*, lk 246, p 10.20.

¹¹⁸ J. Dunt jt. *International Cargo Insurance*, lk 80.

¹¹⁹ J. Dunt. *Marine Cargo Insurance*, lk 246, p 10.21.

¹²⁰ Seesami veosekindlustuse üldtingimuste p 4.1.6, IF veosekindlustuse üldtingimuste täiskaitse kindlustusriskide p 2.8, ERGO veosekindlustuse tingimuste p 19.2.2; PZU veosekindlustuse tingimuste p 2.4.7.

¹²¹ Seesami veosekindlustuse üldtingimuste p 4.1.6, IF veosekindlustuse täiskaitse kindlustusriskide p 2.9, ERGO veosekindlustuse tingimuste p 19.2.2; PZU veosekindlustuse tingimuste p 2.4.7.

¹²² ERGO veosekindlustuse tingimuste p 19.2.3, IF veosekindlustuse üldtingimuste täiskaitse kindlustusriskide p 2.10; PZU veosekindlustuse tingimuste p 2.4.8.

isiku kahjuks. Keelelistest erinevustest tulenevalt on kasutatud küll erinevaid termineid, kuid sisuliselt on riskivälistused sarnaselt üle võetud.

Lisaks sõjalistel põhjustel tekkinud kahju hüvitamise välistamisele on ICC-s välistatud ka streigi ning terrorismi tõttu tekkinud kahju hüvitamine. ICC klausel 7 sätestab, et mitte mingil juhul ei hüvita kindlustus kahju, kadumist või kulutusi: (1) mis on põhjustatud streikijate, töösulus olevate töötajate või isikute poolt, kes osalevad töölisrahutustes, mässudes või tsiviilrahutustes; (2) mis tulenevad streikidest, töösulust, töölisrahutustest, mässudest või tsiviilrahutustest; (3) mis on põhjustatud mistahes terrorismiakti tõttu, mis on pandud toime isiku poolt, kes tegutseb sellise organisatsiooni nimel või on seotud sellise organisatsiooniga, mis viib läbi tegevusi, mis on suunatud jõu või vägivalla abil seadusliku või ebaseadusliku valitsuse kukutamisele või mõjutamisele; (4) mis on põhjustatud isiku poolt, kes tegutseb poliitilistel, ideoloogilistel või usulistel kaalutlustel.

Nimetatud riske on võimalik kindlustada *Institute War Clauses (Cargo)* ja *Institute Strikes Clauses (Cargo)* alusel.¹²³ Sõjariskide kindlustus on eraldatud streigiriskide kindlustusest, kuna sõjariskide vastu on võimalik kindlustada ainult juhul, kui kaupa veetakse merel, aga streigiriskide vastu saab kindlustada ka maismaaveo korral.¹²⁴ Lisaks võimaldab *Institute Strikes Clauses (Cargo)* kindlustada ainult kahju vastu, mis on tekitatud streikijate poolt, aga mitte streigi enda poolt. Seega juhul, kui näiteks streikijad süütavad laohoone põlema, siis on tulekahju tulemusena tekkinud kahju hüvitatav. Kui aga streikimise tõttu ei jääb kaup valveta ning saab näiteks tormi tõttu veekahjustusi, siis selline kahju ei ole *Institute Strikes Clauses (Cargo)* alusel hüvitatav.¹²⁵

Autori arvates on mõistlik välistada streigi ning terrorismiga seotud kahju hüvitamine. Nende riskide tagajärjel tekkinud kahju ulatust on keeruline prognoosida ning kindlustusandjal pole majanduslikult mõistlik sellise kahju vastu kindlustada. Samas, kuna streigi ning terrorismi näol on tegemist kindlustusriskidega, siis on mõistlik, et selle vastu on võimalik täiendava kindlustusmakse eest *Institute War Clauses* ja *Institute Strikes Clauses* alusel kindlustada.

¹²³ Institute War Clauses (Cargo) 01/01/2009 ja Institute Strikes Clauses (Cargo) 01/01/2009. Kättesaadav arvutivõrgus:

http://www.lmalloyds.com/lma/underwriting/marine/JCC/JCC_Clauses_Project/Cargo_Clauses.aspx

(09.04.2018). Institute War Clauses ja Institute Strikes Clauses on klauslid, mille kohaldamisel on võimalik saada kindlustuskaitset sõja- või streigiga seonduvate riskide kaitseks.

¹²⁴ J. Dunt. Marine Cargo Insurance, lk 240, p 10.4.

¹²⁵ *Ibid.*, lk 245, p 10.36.

Streigist põhjustatud kahju hüvitamise välistuse on oma tüüptingimustes sätestanud nii Seesam, IF, PZU kui ERGO.¹²⁶ Seejuures on ERGO ja Seesam välistanud ainult streigist endast tuleneva kahju ning erinevalt ICC klauslist 7.1 ei ole eraldi välistatud streikijate enda tegevusest tekitatud kahju.¹²⁷ PZU kindlustus on vastupidiselt välistanud ainult streikijatest tuleneva kahju hüvitamise, mitte aga streigist endast.¹²⁸ Sellega muudavad ERGO, Seesam ning PZU riskivälistust oluliselt kindlustusvõtja kasuks. Samas leiab autor, et kuigi ERGO, Seesam ja PZU ei ole sõnaselgelt välistanud nii streigist endast kui streikijate tegevusest põhjustatud kahju hüvitamise, siis peaks neid tüüptingimusi tõlgendama nii, et nad hõlmavad mõlemat liiki kahju. Seda seetõttu, et selle välistuse eesmärk on välistada igasugune sellise kahju hüvitamine, mis on seotud streigiga. IF kindlustus on eraldi välistanud nii streigist endast kui streikijate tegevusest tuleneva kahju hüvitamise.¹²⁹

ERGO, Seesam, PZU ning IF on välistanud ka sellise kahju hüvitamise, mis on tekkinud terrorismi tõttu. Lisaks on PZU, IF ning ERGO on eraldi välistustena toonud välja veel isikute tegevuse poliitilistel ja usulistel motiividel, ERGO ja PZU on nimekirja lisanud ka etnilised ja ideoloogilised motiivid.¹³⁰ Seega on ERGO ja PZU sõnastanud riskivälistuse sama laialt, kui seda on tehtud ICC-s. Seesam ja IF on riskivälistuse sõnastanud veidi kitsamalt (nt puuduvad etnilised ja ideoloogilised motiivid), seega on Seesam ja IF muutnud klauslit kindlustusvõtja kasuks.

1.4 Esitajapoliis ning poliisi üleantavus

Erinevalt tavalistest poliisidest on veosekindlustuspoliisi näol tihti tegemist esitajapoliisiga. VÕS § 434 lg 2 p 1 kohaselt peavad reeglina poliisile olema märgitud kindlustusvõtja ning kindlustatud isiku nimi ja aadress, kui tegemist ei ole esitajapoliisiga. Esitajapoliisi korral pole nimetatud andmete poliisis sisaldumine nõutud, sest esitajapoliis pole isikustatud. Nimelt peab kindlustusandja oma kohustuse täitma isikule, kelle valduses poliis on ja kes talle selle esitab.¹³¹

Juhul, kui veosekindlustuspoliis ei ole isikustatud ning kindlustusandja peab oma kohustuse täitma isikule, kelle valduses poliis on ja kes talle selle esitab, siis on veosekindlustuspoliis vabalt üleantav (inglise keeles: *freely assignable*).¹³² Veosekindlustuspoliisi üleandmine

¹²⁶ IF veosekindlustuse üldtingimuste täiskaitse kindlustusriskide p-d 2.12 ja 2.13, Seesami veosekindlustuse üldtingimuste p 4.1.7, ERGO veosekindlustuse tingimuste p 19.2.4.

¹²⁷ Seesami veosekindlustuse üldtingimuste p 4.1.7, ERGO veosekindlustuse tingimuste p 19.2.4.

¹²⁸ PZU veosekindlustuse tingimuste p 2.4.9.

¹²⁹ IF veosekindlustuse üldtingimuste täiskaitse kindlustusriskide p-d 2.12 ja 2.13.

¹³⁰ ERGO veosekindlustuse tingimuste p 19.2.1, IF veosekindlustuse üldtingimuste täiskaitse kindlustusriskide p 2.14, Seesami veosekindlustuse tingimuste p 4.1.7; PZU veosekindlustuse tingimuste p 2.4.10.

¹³¹ P. Varul jt (koost). Viidatud töö, § 468, p 3.2.

¹³² R. Merkin, J. Hjalmarsson. Compendium of Insurance Law, lk 718.

kujutab endast seda, et isik, kes sõlmis kindlustuslepingu (kindlustusvõtja) annab poliisi üle kolmandale isikule, kellel on kindlustushuvi ning kindlustusandja peab oma kohustuse täitma sellele kolmandale isikule.¹³³

Esitajapoliisi kasutatakse tihti seetõttu, et lihtsustada kindlustatud eseme üleandmist juhul, kui kasutatakse teatud tarnetingimusi.¹³⁴ Kõige levinumad tarnetingimused on Incoterms tingimused, mis on Rahvusvahelise Kaubanduskoja (ICC) koostatud ja publitseeritud rahvusvaheliste kaubandusreeglite kogu.¹³⁵ Incoterms tingimusi kasutatakse müügilepingute puhul, et jagada müüja ning ostja vahel teatud kulusid, kohustusi ning riske.¹³⁶ Üks Incoterms klauslitest on näiteks CIF (inglise keeles: *Cost, Insurance and Freight*) klausel, mille kohaldamise puhul peab müüja sõlmima oma kulul veosekindlustuslepingu kuni sihtsadamani.¹³⁷ Sellisel juhul on võimalik müüjal juba sihtsadas poliis ostjale üle anda.

Üleantavuse võimalikkust peegeldab ICC klausel 15.1, mille kohaselt kaitseb kindlustus kindlustatud isikut, sealhulgas isikut, kes sõlmis kindlustuslepingu (ehk kindlustusvõtja) või kelle nimel kindlustusleping sõlmiti või isikut, kellele kindlustuspoliis on üle antud.

Üleantavuse põhimõte sisaldub ka võlaõigusseaduse sätetes. VÕS § 476 lg 1 kohaselt peab kindlustusandja kindlustusjuhtumi toimumisel hüvitama kahju kindlustatud isikule. Kindlustatud isikuks loetakse aga mitte ainult kindlustusvõtjat, vaid ka nimeliselt määratletud või määratlemata kolmandat isikut, kellega seotud kindlustusriski on kindlustatud (VÕS § 424 lg 1). Seega võib kindlustatud isikuks olla ka nimeliselt määratlemata isik, kellele on algne kindlustusvõtja kindlustuspoliisi üle andnud. Sellisel juhul peabki kindlustusandja täitma kohustuse mitte algele kindlustusvõtjale, vaid isikule, kellele on poliis üle kantud.

VÕS § 494 reguleerib olukorda, kus kindlustusleping läheb üle kindlustatud asja võõrandamise puhul. Sellisel juhul lähevad asja omandajale üle kõik kindlustusvõtja kindlustuslepingust tulenevad õigused ja kohustused. Kindlustuspoliisi saab üle kanda ka juhul, kui asi ei ole veel võõrandatud. Näiteks müügilepingu puhul, millele kohaldatakse CIF tarneklausleid, peab müüja sõlmima veosekindlustuse selleks ajaks, kui kaupu transporditakse.¹³⁸ CIF müügi puhul läheb asja juhusliku hävimise ja kahjustumise riisiko üle ostjale siis, kui kaup ületab

¹³³ S.S.C. Bennett. Dictionary of Insurance. Pearson Education 2004, lk 29.

¹³⁴ J. Dunt jt. International Cargo Insurance, lk 330.

¹³⁵ T. Tammemägi. Viidatud töö, lk 1.

¹³⁶ B. G. Jervis. Reeds Marine Insurance. London: Adlard Coles Nautical 2005, lk 73.

¹³⁷ T. Tammemägi. Viidatud töö, lk 27.

¹³⁸ *Ibid.*, lk 25.

lähtesadamas laeva reelingu.¹³⁹ Kauba omandiõigus läheb ostjale üle tihtipeale aga hiljem.¹⁴⁰ Seega esineb CIF müügi puhul olukord, kus müüja peab sõlmima veosekindlustuse kogu kauba transpordi ajaks, kuigi asja juhusliku hävimise ja kahjustumise riisiko läheb üle ostjale juba lähtesadamas. Sellisel juhul saab veosekindlustuspoliisi üle kanda ostjale juba hetkel, kui riisiko läheb üle ostjale.

Järgnevalt analüüsib autor, kuidas on poliisi üleantavus reguleeritud Eesti kindlustusandjate tüüptingimustes. Seesam kindlustus on oma tingimustes otseselt sätestanud, et õigus hüvitisele on kindlustusvõtjal või isikul, kes esitab talle nõuetekohaselt edasi antud ja tema hüvitise saamise õigust kinnitava kindlustuspoliisi.¹⁴¹ Samas konsulteeris autor magistritöö kirjutamise käigus Seesami kindlustusega ning sealt saadud informatsiooni kohaselt ei väljasta Seesam kindlustus esitajapoliise.¹⁴² PZU kindlustuse tüüptingimused sätestavad samuti, et kindlustussertifikaat on vabalt üleantav.¹⁴³ Autor konsulteeris PZU kindlustusega ning sai kinnituse, et praktikas väljastatakse esitajapoliise.¹⁴⁴ ERGO ning IF kindlustuse tingimused ei reguleeri poliisi üleantavust ning ERGO kindlustus kinnitas, et sellisel kujul esitajapoliise nad ei väljasta.¹⁴⁵ Autor leiab, et kuivõrd ICC ei näe ette, et poliisi vormistamine esitajapoliisina on kohustuslik, siis ei ole praegu tegu olukorraga, kus võiks kohalduda VÕS § 37 lg 3.

¹³⁹ *Ibid.*, lk 26.

¹⁴⁰ K. Üksik. Ostja õiguskaitsevahendid veodokumentidega seotud puuduste korral merevedude näitel. Magistritöö. Juhendaja: M. Käerdi. Tartu, 2014, lk 26.

¹⁴¹ Seesami veosekindlustuse tingimuste p 9.1.1.

¹⁴² Seesam kindlustuse esindaja 05.04.2018 e-kiri. – Autori valduses.

¹⁴³ PZU veosekindlustuse tingimuste p 17.5.

¹⁴⁴ PZU kindlustuse esindaja 05.04.2018 e-kiri. – Autori valduses.

¹⁴⁵ ERGO kindlustuse esindaja 10.04.2018 e-kiri. – Autori valduses.

2. Kindlustuskaitse kehtivuse klauslid

2.1 Kindlustuskaitse kehtima hakkamine, jätkumine ning lõppemine

2.1.1 Kindlustuskaitse kehtima hakkamine

ICC sisaldab mitmeid kindlustuskaitse kehtivust puudutavaid sätteid. Nende sätete täielikuks mõistmiseks tuleb neid analüüsida koos, kuna need hõlmavad endas ka kindlustuskaitse jätkumist viivituse, reisi katkemiste või sihtkohta muudatuste korral. Kindlustuse kehtivust reguleerivad kolm põhilist klauslit- klauslid 8 nimega „veoklausel“, klausel 9 nimega „veolepingu lõppemine“ ning klausel 10 nimega „reisi muutmine“.

Klausel 8 kannab nime „veoklausel“, kuigi tegelikkuses reguleerib antud klausel ka olukordi, kus kindlustuskaitse kehtib ka siis, kui tegu pole enam „veoga“. Ülevaatliselt reguleerib klausel 8 erinevaid olukordi:

- 1) Klausel 8.1 sätestab, millal hakkab kindlustuskaitse kehtima ning millal kindlustuskaitse lõppeb;
- 2) Klausel 8.2 reguleerib olukorda, kus pärast aluselt maha laadimist lõppsadamas, enne kindlustuskaitse kehtivuse lõppemist, saadetakse kindlustatud ese sihtkohta, kuhu edastamine ei ole kindlustatud;
- 3) Klausel 8.3 reguleerib kindlustuskaitse kehtivuse jätkumist kindlustatud isikust sõltumatult tekkinud viivituse, kõrvalekalde ja muude sarnaste põhjuste korral.

Esiteks analüüsib autor ICC klauslit 8.1. Klausel 8.1 sätestab, et võttes arvesse klauslit 11, hakkavad käesolevad kindlustustingimused kehtima alates ajast, mil kindlustatud ese esmakordselt liigutatakse laos või ladustamispaigas (kindlustuslepingus nimetatud kohas) selle viivitamatuks laadimiseks vedavasse sõidukitesse või transpordivahendisse veo alustamiseks. VÕS § 507 sätestab veidi erinevalt, et kindlustus algab veose vedaja poolt vedamiseks vastuvõtmisest. Kuivõrd vedaja poolt vastuvõtmine võib toimuda hiljem kui ICC klauslis 8.1 nimetatud esmakordne liigutamine laos (mida ei pea tingimata läbi viima vedaja ise), siis sätestab ICC varasema kindlustuskaitse kehtima hakkamise hetke kui võlaõigusseadus.

Lauseosa „mil kindlustatud eset esmakordselt liigutatakse“ kujutab endast hetke, mil kaupa liigutatakse lahoones asuvalt riiulilt või aluselt eesmärgiga laadida kaup viivitamatult sõidukitesse- või transpordivahendisse veo alustamiseks.¹⁴⁶ Seega algab kindlustuskaitse juba näiteks hetkel, mil kaupa liigutatakse lahoonest kahveltõstukiga transpordivahendisse. Sõnad

¹⁴⁶ N.G. Hudson, T. Madge, K. Sturges. Viidatud töö, lk 27.

„ladu ja ladustamispaik“ hõlmavad endas kõiki kohti, mis on ettenähtud ladustamiseks, sh vabrikut või vabriku ees asuvat platsi.¹⁴⁷

Sõnade „viivitamatuks laadimiseks“ eesmärk on näidata, et kahju on kaetud ainult siis, kui kaupu liigutatakse laos või ladustamispaigas vahetult veo alustamise eesmärgil. See tähendab, et kaupade esmakordne liigutamine (enamasti siis, kui kaubad võetakse näiteks riiulilt) peab olema asjaolude ahela kaudu vahetult seotud transpordivahendisse ladustamisega. Kui kaubad võetakse riiulilt ning paigutatakse need maha laadimist ootama, siis olenemata sellest, kui turvalisse kohta kaubad paigutati, pole tegemist „eesmärgiga viivitamatult laadida“. Lisaks on õiguskirjanduses leitud, et olukorras, kus kaubad laeti transpordivahendisse reede õhtul ning transpordivahend alustab reisi alles esmaspäeval, siis ei alga kindlustuskaitse kaupade esmakordsest liigutamisest reedel. Seda seetõttu, et lause „viivitamatuks laadimiseks sõidukitesse- või transpordivahendisse veo alustamiseks“ tähendab seda, et ka veo alustamine peab olema viivitamatu.¹⁴⁸ Sõna „viivimatu“ eesmärk on tagada nii kaupade viivimatu liigutamine sõidukisse kui ka kaupade viivimatu liikuma hakkamine (veo alustamine). Autor on sellise käsitlusega nõus. Kui kindlustuskaitse algaks juhul, kui kaupu liigutatakse, aga vedu ise ei toimu viivimatult, siis saaks kindlustusvõtjad tahtlikult liigutada kindlustatud esemed transpordivahendisse, et kindlustuskaitse hakkaks kehtima juba varem kui vedu ise.

Lisaks on leitud, et olukorras, kus kaubad on sõidukisse laaditud ning sõiduk ei saa liikuma hakata põhjuste tõttu, mis pole kindlustatud isiku kontrolli all (näiteks liiklusõnnetus maanteel), siis see ei välista kindlustuskaitse kehtima hakkamist, seni kuni tegemist on klauslites 8.3, 9 või 10 kirjeldatud olukordadega.¹⁴⁹ Nimetatud klausleid on analüüsitud magistritöö peatükkides 2.1-2.3. Autor on sellise käsitlusega nõus, kuna sellisel juhul ei ole kindlustusvõtja proovinud kindlustuskaitset tahtlikult pikendada ning on kauba laadinud transpordivahendisse eesmärgiga seda viivimatult transportida.

Lisaks analüüsib autor mõistete „vedavasse sõidukisse või transpordivahendisse“ tähendust. Tüüpiline vedav sõiduk on veoauto ning haagis, aga „transpordivahend“ võib endas hõlmata ka muid vahendeid, nagu näiteks laeva või raudtee kaubavagunit. Oluline on, et vedavat sõidukit või transpordivahendit eristataks sellest vahendist, mille eesmärk on kaupu vedavasse sõidukisse või transpordivahendisse liigutada (näiteks kahveltõstuk). Kahveltõstuki liikumine on kindlustatud siis, kui kahveltõstukit kasutatakse kaupade esmakordseks liigutamiseks

¹⁴⁷ J. Dunt. *Marine Cargo Insurance*, lk 289, p 11.19.

¹⁴⁸ *Ibid.*, lk 295, p 11.30.

¹⁴⁹ *Ibid.*, lk 290, p 11.22.

transpordivahendisse, kuid muud laohoonesised kahvelsõiduki liikumised ei ole kindlustatud.¹⁵⁰ Autor nõustub sellise käsitlusega. Kui transpordivahendi all mõeldaks ka selliseid vahendeid, mida kasutatakse näiteks logistilistel põhjustel kauba ümber paigutamiseks, mitte aga ettenähtud sihtpunti vedamiseks, siis ei tohiks selline vedu kindlustuskaitsega kaetud olla.

Sarnaselt ICC klauslile 8.1 sätestavad ka PZU, ERGO ning Seesam, et kindlustuskaitse hakkab kehtima hetkel, kui kaupa hakatakse laadima laadimiskohas (või lähtekohas) transpordivahendile, et alustada vedu.¹⁵¹ IF sätestab, et kindlustuskaitse algab vahetult enne kindlustatud eseme laadimist transpordivahendile lähtekohas, seega ei too IF sõnaselgelt välja nõuet, et laadimine peab toimuma eesmärgiga alustada vedu.¹⁵² Lisaks on IF tingimuste kohaselt võimalik kokku leppida erinevaid kindlustuskaitse algamise hetki.¹⁵³ Seega leiab autor, et kindlustusandjad on kindlustuskaitse kehtima hakkamist reguleerinud sarnaselt ICC klausliga 8.1 ning ei ole muutnud regulatsiooni kindlustusvõtja kahjuks.

2.1.2 Kindlustuskaitse kehtivuse jätkumine

Järgnevalt analüüsib autor kindlustuskaitse kehtivuse jätkumist pärast selle algamist. ICC klausel 8.1 sätestab, et kindlustuskaitse kehtivus jätkub tavapärase veo ajal. Mõiste „tavapärase vedu“ tähenduse selgitamiseks analüüsib autor kaasust *SCA (Freight) Limited v. Gibson*. Antud kaasuses pidid vedajad vedama raamatuid Roomast. Pärast seda, kui raamatud olid veoautodesse laaditud, otsustasid autojuhid Rooma linnas ringi sõita, et linna näha. Selle lõbusõidu ajal tegi üks veoautodest avarii ning veos sai kahjustada. Kohus leidis, et juhul, kui kauba vedamise teekond ei vii kaupa selle lõppsihtkohale lähemale, siis pole tegu tavalise veoga. Kõrvalepõige ettenähtud marsruudist on lubatav siis, kui see on vajalik kauba turvaliseks ning kiireks kohaletoimetamiseks lõppkohta. Sellisteks kõrvalpõigeteks on näiteks peatused, et autojuht saaks süüa või puhata. Seega leiti, et veoautojuhtide lõbusõidu näol ei olnud tegemist tavapärase veoga.¹⁵⁴ See kaasus näitab, et tavapärase veo jaoks ei ole oluline, et kaubad oleks

¹⁵⁰ J. Dunt. *Marine Cargo Insurance*, lk 291, p 11.23.

¹⁵¹ Seesami veosekindlustuse tingimuste p 5.4.1, ERGO veosekindlustuse tingimuste p 5.4, PZU veosekindlustuse tingimuste p 4.3.

¹⁵² IF veosekindlustuse üldtingimuste p 22.

¹⁵³ IF veosekindlustuse üldtingimuste p 23 sätestab, et kokkuleppel võib kindlustuskaitse alata ka näiteks järgnevatest kaubakäitlusprotseduuridest: 1) vahetult pärast kindlustusobjekti laadimist täies mahus transpordivahendile lähtekohas; 2) kindlustusobjekti laadimisel igale pakkühikule (nt kast, kott, euroalus) eraldi vahetult pärast selle laadimist transpordivahendile lähtekohas; 3) vahetult pärast kindlustusobjekti üleandmist vedajale lähtekohas. Kindlustusobjekt loetakse ühelt isikult teisele üleantuks siis, kui kindlustusobjekt on füüsiliselt üle antud ja üleandja on vastuvõtjalt saanud kindlustusobjekti vastuvõtmist tõendava dokumendi või kviitungi; 4) lähtekohas kindlustusobjekti ladustamise ajal alates poliisil märgitud päevast.

¹⁵⁴ J. Dunt jt. *International Cargo Insurance*, lk 85-86.

kogu aeg liikumises.¹⁵⁵ Autor nõustub sellise käsitlesega. Ajutised peatused ei vii küll kaupa füüsiliselt lõppsihtkohale lähemale, kuid on siiski vajalikud, et kaup jõuaks sihtkohta.

Selleks, et otsustada, kas tegu on tavapärase veoga, hinnatakse, kas viivitus või katkestus transpordi käigus oli „vajalik või mõistlik“, võttes arvesse seda, kuidas kõnealune transport oleks tavaliselt toimunud. Kui viivitus või katkestus ei olnud vajalik või mõistlik, siis ei ole tegemist tavapärase veoga.¹⁵⁶ Lisaks sellele kasutatakse ka nn „kõrvalise põhjuse“ (inglise keeles: *collateral purpose*) testi. Selle testi kohaselt ei ole hüvitatav kahju, mis on tekkinud sellise viivituse või katkestuse ajal, millel on mingi kõrvaline põhjus kui kauba kohale toimetamine. Seda mitte seetõttu, et kindlustus oleks lõppenud või et vedu oleks lõppenud (kuna kaubad ei ole sihtkohta jõudnud), vaid seetõttu, et kindlustuskaitse kehtib ainult tavapärase veo ajal.¹⁵⁷

„Kõrvalise põhjuse“ testi näiteks analüüsib autor kaasust *Fedsure General Insurance Ltd v. Carefree Investments Pty Ltd*, kus kaupu hoiustati enne nende tollis vormistamist laohoones, kuna kindlustatud isikul ei olnud antud hetkel piisavalt rahalisi vahendeid, et kaupu tollis vormistada. Kaup varastati laohoonest. Kohus leidis, et kuna kaupu hoiti laohoones selleks, et oodata rahaliste vahendite juurde tekkimist, siis oli tegemist „kõrvalise põhjuse“ esinemisega ning tegemist ei olnud tavapärase veoga.¹⁵⁸

Kokkuvõttes tuleb seega „tavapärase veo“ hindamisel esiteks hinnata, kas viivitus või katkestus oli tavaline osa transpordist- selle tegemiseks analüüsitakse objektiivselt, kas viivitus või katkestus oli „vajalik või mõistlik“. Vajalikkuse või mõistlikkuse üle otsustamisel on võimalik arvesse võtta seda, kas viivitusel või katkestusel võis olla mõni kõrvaline põhjus.¹⁵⁹ Autori arvates peaks kahju hüvitama juhul, kui viivitusel või katkestusel oli mõni kõrvaline põhjus, aga see oli sellest hoolimata vajalik ja mõistlik veo jätkamiseks. Seda seetõttu, et viivitus või katkestus oleks pidanud toimuma ka siis, kui mingit kõrvalist põhjust ei oleks esinenud.

Klauslit 8.1 peab tõlgendama koos ICC klausliga 18 (pealkirjaga „viivituse vältimine“). ICC klausel 18 sätestab, et kindlustuskaitse kehtivuse tingimuseks on kindlustatud isiku tegutsemine mõistliku aja jooksul kõigis olukordades, mis on tema kontrolli all. Praktikas on tekitanud segadust küsimus, kas ICC klausel 18 kohaldub kõikidele olukordadele või ainult

¹⁵⁵ B. Soyer, A. Tettenborn. *International Trade and Carriage of Goods*. London: Informa 2017, lk 274.

¹⁵⁶ J. Dunt. *Marine Cargo Insurance*, lk 296, p 11.34.

¹⁵⁷ *Ibid.*, lk 297, p 11.36.

¹⁵⁸ *Ibid.*, lk 297, p 11.36

¹⁵⁹ *Ibid.*, lk 297, p 11.37.

kindlustusjuhtumi järgsetele olukordadele (näiteks, et kindlustusvõtja peab kindlustusandjale kindlustusjuhtumi toimumisest viivitamata teatama). Õiguskirjanduses on leitud, et ICC klausel 18 kohaldub ka ICC klausli 8.1 kontekstis. See tähendab, et kindlustuskaitse kehtimiseks peab kindlustatud isik kauba vedama sihtkohta mõistliku aja jooksul. Seda seetõttu, et klausel ei piira selle kohaldumist ainult kindlustusjuhtumi järgsetele olukordadele. Ainsaks piiranguks on see, et olukord oleks kindlustatud isiku kontrolli all.¹⁶⁰ Autor nõustub sellise käsitlemisega. Kuna kaupade transport on kindlustatud isiku kontrolli all, tuleb seda teha mõistliku aja jooksul. Kui kaupa ei transpordita mõistliku aja jooksul, kasvab risk, et transpordi käigus tekib kaubale kahju. Seega on nii kindlustatud isiku kui kindlustusandja huvides, et kaup transporditaks sihtkohta mõistliku aja jooksul. Autor leiab, et kui kindlustatud isik ei transpordi kaupu nende sihtkohta mõistliku aja jooksul klausli 18 tähenduses, siis ei ole tegemist tavapärase veoga klausli 8.1 tähenduses ning tekkinud kahju ei ole hüvitatav.

ERGO ning PZU veosekindlustustingimused sätestavad, et kindlustuskaitse jätkub veose tavapärase transportimise kestel.¹⁶¹ Seesami veosekindlustustingimused ei sätesta, et transport peab olema tavapärane. Küll aga täpsustatakse, et transpordi hulka kuulub transpordiga kaasnev tavapärane ümberlaadimine, vaheladustamine, peale- ja mahalaadimine.¹⁶² Sellest tulenevalt leiab autor, et nimetatud sätet peaks tõlgendama nii, et kindlustuskaitse jääb kehtima vaid tavapärase transpordi ajal. IF veosekindlustuse tingimused reguleerivad ainult kindlustuskaitse algust ning lõppemist, kehtivuse kohta sätteid puuduvad. Seega võib autori hinnangul eeldada, et IF kindlustuse tingimuste kohaselt jätkub vedu kõikides olukordades, kui ei esine just kindlustuskaitse lõppemise alust. Kokkuvõttes leiab autor, et Eesti kindlustusandjad on kindlustuskaitse kehtivust reguleerinud sarnaselt ICC klausliga 8.1 ning seda ei ole piiratud ebamõistlikult kindlustusvõtja kahjuks.

2.1.3 Kindlustuskaitse lõppemine

Viimaseks analüüsib autor kindlustuskaitse lõppemist. Kindlustuskaitse lõppemine on reguleeritud ICC klauslites 8.1.1-8.1.4. Nende punktide kohaselt lõpeb kindlustuskaitse:

- 8.1.1 niipea kui kindlustatud ese on kindlustuslepingus nimetatud sihtkohas asuvas lõpplaos või lõplikus ladustamispaigas asuvalt transpordivahendilt maha laaditud, või
- 8.1.2 niipea kui kindlustatud ese on maha laaditud transpordivahendilt enne kindlustuslepingus nimetatud sihtkohta jõudmist või kindlustuslepingus nimetatud

¹⁶⁰ *Ibid.*, lk 299, p 11.39.

¹⁶¹ ERGO veosekindlustuse tingimuste p 5.3, PZU veosekindlustuse tingimuste p 4.4.

¹⁶² Seesami veosekindlustuse tingimuste p 5.5.1.

sihtkohas muus laos või ladustamispaigas, mida kindlustatud isik või tema töötaja on otsustanud kasutada kindlustatud eseme selliseks ladustamiseks, mis on väljaspool tavapärast veost, või kindlustatud eseme jagamiseks või jaotamiseks, või

- 8.1.3 kui kindlustatud isik või tema töötajad otsustavad kasutada transpordivahendit või konteinerit kindlustatud eseme erakorraliseks veoks või ladustamiseks, või
- 8.1.4 60 päeva möödumisel kindlustatud eseme mahalaadimisest aluselt lõppsadamas, olenevalt sellest, mis toimub kõige varem.

Autor analüüsib järgnevalt eraldi iga kindlustuskaitse lõppemise alust. Esimese lõppemise alusena analüüsib autor lõpplaos maha laadimist. 8.1.1 kohaselt lõppeb kindlustuskaitse, kui kindlustatud ese on kindlustuslepingus nimetatud sihtkohas asuvas lõpplaos või lõplikus ladustamispaigas asuvalt transpordivahendilt lõplikult maha laaditud. See on erinev VÕS §-s 507 sätestatust, mille kohaselt kestab kindlustus, kuni veos on vedaja hoole all. Mõiste „lõplikult maha laadimine“ tähendab, et mahalaadimise protsess peab olema lõpule viidud. Olukorras, kus mahalaadimine algab näiteks sellega, et kahveltõstukiga hakatakse kaste sõiduki pealt maha tõstma, siis on „lõplik mahalaadimine“ leidnud aset siis, kui viimane kaubakast on kahveltõstuki poolt sihtkohaks oleva laohoone põrandale või riiulile paigutatud. Seega on hüvitatav ka selline kahju, mis tekkis ajal, mis kahveltõstuk vedas asju sõidukilt laohoonesse. Pärast seda, kui kõik kaubakastid on laohoones maha paigutatud, lõppeb kindlustuskaitse.¹⁶³ Seega leiab autor, et kindlustuskaitsega ei ole kaetud olukord, kus kahveltõstukiga hakatakse kaubakaste pärast laohoones mahapaigutamist riiulitesse tõstma. Autori arvates lõppeb kindlustuskaitse siis, kui kaubad on esmaselt maha laaditud. See on sarnane klausliga 8.1, mis sätestab, et kindlustus algab *esmasest* liigutamisest.

Teine mõiste, mis on klausli 8.1.1 juures oluline, on „lõppladu või lõplik ladustamispaik“. See mõiste ei hõlma endas ladustamist lõpplaos või lõplikus ladustamispaigas asuvas lühiajalises ladustamispaigas, kuhu paigutatakse kaubad kohe pärast seda, kui nad on transpordivahendist ladustamispaiga juurde jõudnud ning kuni kaupadele otsitakse laohoones/ladustamispaigas kohta.¹⁶⁴ Lõpliku ladustamispaiga tähenduse selgitamiseks analüüsib autor Inglise kaasust *Mitsui Marine & Fire Insurance Co v. Bayview Motors Ltd.*¹⁶⁵ Selles kaasuses veeti sõiduaautosid Dominikaani Vabariiki ning need arestiti pärast laevalt mahalaadimist Dominikaani Vabariigi tolliameti poolt. Sõidukid varastati. Kohus leidis, et kahju oli hüvitatav.

¹⁶³ J. Dunt. *Marine Cargo Insurance*, lk 201, p 11.42.

¹⁶⁴ *Westminster Fire Office v. Reliance Marine Insurance Co* (1903) TLR 66.

¹⁶⁵ *Mitsui Marine & Fire Insurance Co v. Bayview Motors Ltd* [2005] 1 Lloyds Rep. 117.

Sõidukid ladustati parklasse seoses tolliküsimustega ja selle eesmärk polnud lõplik ladustamine. Samas kaasuses leiti ka, et kui kaubad ladustatakse nii, et need peab hiljem veel lõpplattu transportima ning kui see vaheladustamine on osa tavapärasest veost, siis pole tegemist lõpplaoga.¹⁶⁶ Autor nõustub sellise käsitlemisega. Kindlasti tuleb praktikas ette olukordi, kus kaubad laetakse maha sadamas asuvas vahelaos, et need toimetada sealt kaugemal asuvasse lõpplattu. Kuna kindlustuse eesmärk on kaitsta kaupu kogu tavapärase veo kestel, siis peaks olema kaitstud ka transport vahelaost lõpplattu.

ERGO, PZU, Seesam ja IF on ICC klausli 8.1.1 oma veosekindlustuse tingimustesse üle võtnud. Nimetatud kindlustusandjate tüüptingimused sätestavad, et kindlustuskaitse tähtaeg lõpeb pärast kindlustatud eseme mahalaadimist transpordivahendilt sihtkohas.¹⁶⁷ IF kindlustus sätestab lisaks erinevad võimalused, millal võib kokkuleppel kindlustuskaitse lõppeda.¹⁶⁸ Kokkuvõttes leiab autor, et Eesti kindlustusandjad on kindlustuskaitse lõppemist mahalaadimise korral reguleerinud sarnaselt ICC klausliga 8.1.1 ning seda ei ole piiratud ebamõistlikult kindlustusvõtja kahjuks. Eesti kindlustusandjad on sidunud kindlustuskaitse lõppemise küll mahalaadimisega „sihtkohas“ (erinevalt ICC klauslist 8.1.1, kus on kasutatud mõistet „sihtkohas asuv lõppladu“), kuid nagu autor eelnevalt analüüsis, siis on need mõisted samatähenduslikud.

Järgneva lõppemise alusena analüüsib autor erakorralist ladustamist. See lõppemise alus sisaldub ICC klauslis 8.1.2. Selleks, et antud klausli kohaselt kindlustuskaitse lõppeks, peavad olema täidetud järgmised eeldused:

1. kindlustatud ese on lõplikult maha laaditud transpordivahendilt muus laos või ladustamispaigas- „muu lao või ladustamispaiga“ all mõeldakse ladu või ladustamispaika, mis ei ole klauslis 8.1.1 mainitud lõppladu või lõplik ladustamispaik;
2. maha laadimine peab toimuma kas siis enne kindlustuslepingus nimetatud sihtkohta jõudmist või kindlustuslepingus nimetatud sihtkohas;
3. ladu või ladustamispaika otsustab kindlustatud isik või tema töötaja kasutada kindlustatud eseme selliseks ladustamiseks, mis ei kuulu tavapärase veo juurde – see

¹⁶⁶ J. Dunt. Marine Cargo Insurance, lk 303, p 11.47.

¹⁶⁷ IF veosekindlustuse üldtingimuste p 22, Seesami veosekindlustuse tingimuste p 5.6.1, ERGO veosekindlustuse tingimuste p 5.4, PZU veosekindlustuse tingimuste p 4.5.

¹⁶⁸ IF veosekindlustuse üldtingimuste p 24 sätestab, et kindlustuskaitse tähtaeg võib lõppeda ka näiteks järgmise poliisile märgitud kaubakäitlusprotseduuriga: 1. vahetult enne kindlustatud eseme mahalaadimist transpordivahendilt sihtkohas; 2. kindlustatud eseme mahalaadimisel igale pakkühikule (nt kast, kott, euroalus) eraldi vahetult pärast selle mahalaadimist transpordivahendilt sihtkohas; 3. vahetult pärast kindlustatud eseme üleandmist vedaja poolt sihtkohas; 4. kui on möödunud kokkulepitud tähtaeg kindlustatud eseme ladustamise algusest sihtkohas.

tähendab, et kindlustatud eset on otsustatud ladustada nõ erakorraliselt ehk algselt ei olnud plaanis kindlustatud eset selles kohas ladustada ning selles kohas ladustamine ei ole vajalik või mõistlik veo jätkamiseks;

4. või ladu või ladustamispaika otsustab kindlustatud isik või tema töötaja kasutada kindlustatud eseme jagamiseks või jaotamiseks- see tähendab seda, et kindlustatud ese müüakse või veetakse „muust laost või ladustamispaigast“ edasi.

Järgnevalt analüüsib autor paari olukorda, millal käesolev säte kohaldub. Esiteks kohaldub antud säte näiteks siis, kui kaubad jõuavad sihtriiki, aga need müüakse lõplikele ostjatele otse vahelaost.¹⁶⁹ Sellisel juhul ladustatakse kaubad alguses laos, mis pole „lõppladu“, kuna need veetakse sealt edasi veel ostjate ladudesse (ning seega kohaldub klausel 8.1.2, mitte 8.1.1). Teine näide on olukord, kus kindlustatud ese ladustatakse paigas, mis ei kuulunud tavapärase veo juurde ehk mida kindlustusandja ei näinud ette ning mis polnud vajalik või mõistlik veo jätkamiseks. Näiteks juhul, kui kindlustatud isik otsustab kaubad jätta lõppsadamasse ning mitte neid edasi vedada lõpplattu, selleks, et ta ei peaks tollel hetkel maksma impordimaksu ning saaks maksta seda talle sobivamal ajal.¹⁷⁰ Sellisel juhul ei ole samuti tegemist lõpliku ladustamispaigaga, kuna kauba ettenähtud sihtkoht oli teine. Kui kindlustatud isik otsustab kaubad jätta (ajutiselt) mittelõplikku laohoonesse seetõttu, et see on talle mingil põhjusel mugav ning see ei ole kaupade veo jaoks vajalik, siis kindlustuskaitse lõppeb.

Lisaks analüüsib autor kaasust *Leaders Shoes (Aust) Pty Ltd v. Liverpool & London & Globe Insurance Co Ltd*,¹⁷¹ et selgitada, mida tähendab „laohoone valimine kindlustatud eseme jagamiseks või jaotamiseks“. Antud kaasuses veeti jalanõusid ning jalanõude kastid laeti sihtsadamasse veoauto peale, mis pargiti ööseks vedaja laohoonesse. Mõned kastid varastati öö jooksul. Antud kaasuses oli kindlustusvõtja otsustanud, et jalatsite kastid viiakse vedaja laohoonesse ning need jaotatakse seal, et need saaks edasi vedada erinevatele klientidele lõpplaohoonetesse. Tavaliselt jaotati kastid veokitesse kohe pärast mahalaadimist sadamakail ning veeti klientide lõppladudesse. Kuna aga sellel korral oli tegemist paljude kastidega, mida ei olnud võimalik kohe sadamakail ära jaotada, otsustati kastid viia laohoonesse. Kohus leidis, et tegemist oli kindlustusandja otsusega kindlustatud ese maha laadida muus laohoones, mida otsustati kasutada kindlustatud eseme jagamiseks või jaotamiseks. Siinjuures on oluline, et jagamine või jaotamine lõpetab kindlustuskaitse isegi juhul, kui tegemist on tavapärase veo

¹⁶⁹ 1. The Lloyd's Agency Department. Module 3: Cargo Claims and Recoveries, lk 35. Kättesaadav arvutivõrgus: <https://goo.gl/L7P8jh> (09.04.2018).

¹⁷⁰ N.G. Hudson, T. Madge, K. Sturges. Viidatud töö, lk 28.

¹⁷¹ *Leaders Shoes (Aust) Pty Ltd v. Liverpool & London & Globe Insurance Co Ltd* (1968) 1 NSW 279.

osaga. Nimetatud kaasuses oli tegemist tavapärase veo osaga, kuna veose suuruse tõttu ei olnud kindlustatud isikul muud valikut, kui veos laohoones (mis ei olnud lõppladu) osadeks jaotada.¹⁷²

Kindlustatud isiku otsus ladustada kaupu selliselt, et see pole osa tavapärasest veost või kasutada muud laohoonet jaotamiseks lõpetab kindlustuskaitse ainult juhul, kui kindlustatud ese on lõplikult maha laaditud. Juhul, kui kindlustatud isik mõtleb poole mahalaadimise pealt ümber ning otsustab laohoonet mitte kasutada, siis pole kindlustuskaitse lõppenud.¹⁷³ Seega leiab autor, et näiteks olukorras, kus kindlustatud isik on otsustanud kasutada tavapärasest veost väljapoole jäävat laohoonet ja teinud korraldusi, et kindlustatud ese ei jõuaks lõpplattu (näiteks tühistanud edasise transpordi), kuid pole veel kindlustatud eset lõplikult maha laadinud, siis sellel ajaperioodil kindlustuskaitse kehtib.

Ainukese analüüsitud kindlustusandjana sisaldub sarnane regulatsioon Seesam kindlustuse veosekindlustustingimustes. Nimelt sätestavad Seesami veosekindlustustingimused, et kindlustuskaitse lõppeb, kui kindlustusvõtja oma käsutamisoigust kasutades laseb veose ladustada, sorteerida, välja jagada või müüa mujale kui poliisil või kindlustuslepingus nimetatud sihtkohta.¹⁷⁴ Samuti sätestavad Seesami veosekindlustustingimused sarnaselt ICC klausliga 8.1.2, et kindlustus lõppeb, kui kindlustusvõtja tegevuse või tegevusetuse tõttu ladustatakse veos mistahes muus kohas enne selle saatmist poliisil või kindlustuslepingus nimetatud sihtkoha ladu või ladustamiskohta.¹⁷⁵ ERGO, PZU ning IF sellist kindlustuskaitse lõppemist oma veosekindlustuse tingimustes ette ei näe. Kokkuvõttes leiab autor, et Seesam on kindlustuskaitse lõppemist reguleerinud sarnaselt ICC klausliga 8.1.2 ning kuna teised kindlustusandjad ei ole sellist kindlustuskaitse lõppemist reguleerinud, ei ole kindlustuskaitse lõppemist reguleeritud ebamõistlikult kindlustusvõtja kahjuks. Autor leiab, et kuigi ERGO, PZU ning IF ei ole sõnaselgelt reguleerinud sellist kindlustuskaitse lõppemise alust, siis sellest hoolimata võib klauslis 8.1.2 sätestatud olukorras kindlustuskaitse lõppeda. Seda seetõttu, et kindlustuskaitse jätkub ainult tavapärase veo korral. Klauslis 8.1.2 sätestatud olukordade näol pole aga tihtipeale tegemist tavapäraste olukordadega ning need väljuvad tavapärase veo raamidest.

¹⁷² J. Dunt. Marine Cargo Insurance, lk 305, p 11.51.

¹⁷³ *Ibid.*, lk 307, p 11.56.

¹⁷⁴ Seesami veosekindlustuse tingimuste p 5.6.1.

¹⁷⁵ *Ibid.*, p 5.7.1.

Kolmanda kindlustuskaitse lõppemise alusena analüüsib autor erakorralist ladustamist transpordivahendis. ICC klausli 8.1.3 kohaselt lõppeb kindlustuskaitse, kui kindlustatud isik või tema töötajad otsustavad kasutada transpordivahendit või konteinerit kindlustatud eseme erakorraliseks ladustamiseks (ehk ladustamiseks, mis väljub tavapärasest veost).

Käesolev klausel on sarnane eelnevalt analüüsitud klausliga 8.1.2. Suurim erinevus seisneb selles, et kindlustuskaitse lõppeb juba hetkel, kui kindlustatud isik või tema töötajad teevad otsuse kasutada transpordivahendit või konteinerit kindlustatud eseme erakorraliseks veoks või ladustamiseks (erinevalt punktidest 8.1.1 ja 8.1.2, kus kindlustuskaitse lõppes siis, kui kindlustatud ese oli maha laaditud).¹⁷⁶ Autor leiab, et selline eristamine on mõistlik, kuivõrd see aitab vältida olukorda, kus kindlustatud isikud proovivad kindlustuskaitse kestvust pikendada sellega, et nad jäta kauba transpordivahendisse ning ei laadi seda (lõpp)lattu.

Autor analüüsib kaasust *Hepburn v. Tomlinson*, kus käsitleti kindlustuskaitse lõppemist klausli 8.1.3. alusel.¹⁷⁷ Antud kaasuses saabusid veoautod laohoone juurde pärast seda, kui laohoone oli kinni pandud ning seetõttu ei saadud kaupa laohoonesse laadida. Seega jäeti kaup veoautodesse. Öö jooksul kaup varastati. Selles kaasuses oli kahju hüvitatav, kuna see polnud kindlustatud isiku otsus, et kaubad veoautosse jätta. Autor leiab aga, et kui kindlustatud isik oleks kaubad jätnud veoautosse olukorras, kus tal polnud mingeid takistusi kaupade laadimiseks laohoonesse, siis oleks olukord olnud teine. Sellisel juhul oleks kindlustatud isik ise teinud otsuse jätta kaubad veoautosse ning kindlustuskaitse oleks lõppenud hetkel, kui kindlustatud isik sellise otsuse tegi.

Klausli 8.1.3 juures on oluline mainida, et hoolimata klausli sõnatusest lõppeb kindlustuskaitse praktikas ikkagi siis, kui kaubad jäetakse transpordivahendisse (mitte siis, kui sellekohane otsus tehakse). Enamasti on otsuse tegemine ning kaupade transpordivahendisse jätmine samaaegsed, aga olukorras, kus otsus võetakse vastu enne, kui transpordivahendit kasutatakse ladustamiseks, pole tegelikult võimalik kindlaks teha, millisel hetkel selline otsus vastu võeti. Sellisel juhul lõppeb kindlustuskaitse siis, kui varasemalt tehtud otsus viiakse ellu ehk siis hetkel, kui transpordivahend on lõppenud liikumise ning seda on hakatud kasutama ladustamispaigana.¹⁷⁸ Autor leiab, et selline lähenemine on mõistlik. Praktikas on peaaegu võimatu kindlaks teha, millal võeti vastu otsus transpordivahendit ladustamiseks kasutada. Küll aga saab kindlaks teha,

¹⁷⁶ J. Dunt. *Marine Cargo Insurance*, lk 308, p 11.58.

¹⁷⁷ *Hepburn v. A Tomlinson (Hauliers) Ltd* [1966] 1 Lloyd's Rep. 309 (HL)

¹⁷⁸ J. Dunt. *Marine Cargo Insurance*, lk 308, p 11.58.

kas kahjujuhtumi toimumise ajal olid kaubad transpordivahendisse jäetud ladustamise eesmärgil või mitte.

Siinkohal võib analüüsida ka juhtumit, kus kaubad on reisi alguses laohoonest transpordivahendi peale laaditud ning juba reisi alguses on kindlustatud isik otsustanud kasutada transpordivahendit ladustamispaigana (näiteks jääb transpordivahend laohoone kõrval seisma). Seda võib kindlustatud isik teha näiteks juhul, kui ostja ei ole tasunud ostuhinda ning kindlustatud isik otsustab, et ta ei jätka reisi enne, kui ostja on ostuhinna tasunud. Sellisel juhul lõppeb samuti kindlustuskaitse punkti 8.1.3 kohaselt, kuna puudub säte selle kohta, et reisi jätkumisel kindlustuskaitse taastuks.¹⁷⁹

ERGO, PZU ega IF kindlustuse veosekindlustuse tingimused sellist kindlustuskaitse lõppemise võimalust ette ei näe. Seesami veosekindlustustingimused sätestavad sarnaselt ICC-ga, et kindlustuskaitse lõppeb, kui kindlustusvõtja tegevuse või tegevusetuse tõttu ladustatakse veos mistahes muus kohas enne selle saatmist poliisil või kindlustuslepingus nimetatud sihtkoha ladu või ladustamiskohta.¹⁸⁰ Autori hinnangul võib Seesami tüüptingimus hõlmata ka olukorda, kus veos ladustatakse transpordivahendis. Kuigi teised analüüsivad kindlustusandjad sellist kindlustuskaitse lõppemist ette ei näe, siis leiab autor, et kindlustuskaitse võib lõppeda erakorralise transpordivahendis ladustamise juhul ka siis, kui seda pole kindlustustingimustes ette nähtud. Seda seetõttu, et kindlustusandjad on oma tüüptingimustes sätestanud, et kindlustuskaitse jätkub ainult tavapärase veo ajal.¹⁸¹ Erakorraliselt transpordivahendis ladustamise näol pole aga tegemist tavapärase veoga, seega peaks autori arvates vähemalt nende kindlustusandjate puhul sellistes olukordades kindlustuskaitse lõppema.

Neljanda ja viimase kindlustuskaitse lõppemise alusena analüüsib autor 60 päeva möödumist. Klausli 8.1.4 kohaselt lõppeb kindlustuskaitse 60 päeva möödumisel kindlustatud eseme mahalaadimisest aluselt lõppsadamas. See klausel lõpetab kindlustuskaitse kehtivuse 60 päeva jooksul isegi siis, kui tegemist on tavapärase veoga. Autor leiab, et kuna sätte sõnastuse kohaselt algab 60 päevane periood pärast seda, kui kaup laetakse maha lõppsadamas, siis kohaldub see säte ainult sellistele vedudele, mis toimuvad vähemalt osaliselt laevaga. Autor leiab, et 60-päevase perioodi ettenägemine pärast kauba saabumist sadamasse on mõistlik. On mõistlik oodata, et maismaavedu, mis järgneb mereveole, peaks olema 60 päeva jooksul lõpetatud. See

¹⁷⁹ *Ibid.*, lk 308, p 11.59.

¹⁸⁰ Seesami veosekindlustuse tingimuste p 5.7.1.

¹⁸¹ ERGO veosekindlustuse tingimuste p 5.3, PZU veosekindlustuse tingimuste p 4.4.

aitab vältida olukordi, kus kindlustuskaitse kehtivuse periood venib liiga pikaks juhtumite tõttu, mis jäävad siiski tavapärase veo piiridesse.

ERGO ning PZU veosekindlustuse tingimused sätestavad 60 päevase perioodi pärast seda, kui kaup laetakse maha laevalt lõppsadamas. Lennukilt mahalaadimisele lennujaama territooriumile kehtib ERGO tingimuste kohaselt 30-päevane periood ning PZU tingimuste kohaselt 60-päevane periood.¹⁸² Ka Seesam on sätestanud eri transpordiliikidele erinevad tähtajad- 60 päeva juhul, kui kaup laaditi maha merealuselt veo sihtsadamas, 30 päeva juhul, kui kaup laaditi maha õhusõidukilt veo sihtkoha lennujaamas ning 8 päeva, kui kaup laaditi maha muust transpordivahendist kui laevast või õhusõidukist veo sihtkohas asuvas tolli-, raudtee-või muus kaubajaamas.¹⁸³ IF veosekindlustuse tingimuste kohaselt lõppeb kindlustuskaitse reeglina pärast kindlustatud eseme mahalaadimist sihtkohas, kuid kokkuleppel võib kindlustuskaitse lõppeda ka pärast seda, kui on möödunud kokkulepitud tähtaeg kindlustatud eseme ladustamise algusest sihtkohas.¹⁸⁴ Siiski sätestavad ka IF veosekindlustustingimused maksimaalse tähtaja, mida kokku saab leppida- nimelt kehtib kindlustatud eseme ladustamise või eksponeerimise ajal kindlustuskaitse ainult esimese 60 päeva jooksul.¹⁸⁵

Autor leiab, et kuigi kindlustusandjad on võrreldes ICC klausliga 8.1.4 kehtestanud teatud transpordiliikide puhul lühemad tähtajad, siis on need tähtajad siiski mõistlikud ning kindlustusandjad ei ole võrreldes ICC-ga muutnud antud tingimust ebamõistlikult kindlustatud isiku kasuks. Autor leiab, et tegemist ei ole olukorraga, kus võiks kohalduda VÕS § 37 lg 3. ICC näeb kindlustuskaitse lõppemise pärast 60 päeva möödumist ette ainult juhul, kui tegemist on mereveoga. Kuivõrd aga veosekindlustus kohaldub ka olukordades, kus tegemist on muud liiki veoga¹⁸⁶, siis on autori arvates mõistlik, et ka teistele transpordiliikidele on kehtestatud piirmäärad.

2.2 Kindlustatud eseme edastamine uute sihtkohta ja sihtpunkti muutmine

ICC klausel 8.2 sätestab, et kui pärast aluselt mahalaadimist lõppsadamas, ent enne kindlustuskaitse kehtivuse lõppemist, edastatakse kindlustatud ese edasi sihtkohta, kuhu edastamine ei ole kindlustatud, siis kehtib kindlustuskaitse seni, kuni alustatakse kindlustatud eseme esmakordset vedu vastavasse muusse sihtkohta. Klausel 8.2 käsitleb olukorda, kus

¹⁸² ERGO veosekindlustuse tingimuste p 5.4, PZU veosekindlustuse tingimuste p 4.5.1.

¹⁸³ Seesami veosekindlustuse tingimuste p 5.6.2.

¹⁸⁴ IF veosekindlustuse tingimuste p-d 22 ja 24.4.

¹⁸⁵ *Ibid.*, p 24.4.

¹⁸⁶ J. Dunt. Marine Cargo Insurance, lk 61, p 1.29.

kindlustatud ese edastatakse pärast aluselt mahalaadimist teise sihtkohta kui kindlustatud sihtkoht. Õiguskirjanduses on leitud, et see säte kohaldub ainult siis, kui teise sihtkohta edastamine toimub sellise isiku soovil, kes pole kindlustatud isik.¹⁸⁷ Seega kohaldub see säte ainult siis, kui teise sihtkohta edastamist nõuab keegi teine kui kindlustatud isik ise. Seda seetõttu, et selle sätte eesmärk on reguleerida olukorda, kus kindlustatud isik müüb kindlustatud eseme pärast transpordi alustamist (aga enne transpordi lõppemist) edasi ning uus ostja soovib, et kaubad toimetataks muusse sihtkohta, kui kindlustatud sihtkoht.¹⁸⁸ Olukorda, kus sihtkoha muutmist soovib kindlustatud isik ise, reguleerib ICC klausel 10. Erinevus nende kahe olukorra vahel on see, et kui sihtkoha muutmise otsustab muu isik kui kindlustatud isik, siis lõpeb kindlustuskaitse automaatselt, kuid kui selle otsustab kindlustatud isik, siis klausel 10 kohaselt on kokkuleppel võimalik kindlustuskaitset jätkata.

Autor leiab, et selline tingimus on mõistlik. Kindlustusandja on kindlustuslepingu sõlmimisel arvestanud sellega, et kaup veetakse kindlasse sihtpunkti. Kindlustusandja on sellisesse sihtpunkti transporditava veose kindlustuslepingu sõlminud seetõttu, et on pidanud mõistlikuks kindlustada sellise veoga kaasnevaid võimalikke riske ning on nende põhjal määranud kindlustusmakse. Kui veo sihtkoht muutub, muutuvad ka transpordiga kaasnevad võimalikud riskid ning ei saa eeldada, et kindlustusandja sooviks neid riske kindlustada.

Siinkohal on asjakohane analüüsida ka klauslite 8.1 ja 8.2 omavahelist suhet, kuivõrd klausel 8.1 reguleerib mitmeid olukordi, kus kindlustuskaitse lõpeb kauba mahalaadimise korral. Seega on oluline teha vahet, millal lõpeb kindlustuskaitse juba mahalaadimise korral (nagu on sätestatud klauslis 8.1) ning millal kehtib kindlustuskaitse seni, kuni eset liigutatakse lõppsadamas esmakordselt eesmärgiga seda muusse sihtkohta transportida (nagu on sätestatud klauslis 8.2). Teisel juhul kehtib kindlustuskaitse kauem, kuna mahalaadimise ning teise sihtkohta transportimiseks liigutamise vahele võib jääda pikk ajavahemik. Autor analüüsib, kuidas suhestub klausel 8.2 klauslitega 8.1.1 ja 8.1.2. Need klauslid sätestavad, et kindlustuskaitse lõpeb juhul, kui kindlustatud ese on maha laaditud kas kindlustuslepingus nimetatud sihtkohas asuvas lõpplaos (8.1.1) või enne kindlustuslepingu sihtkohta jõudmist erakorralises ajutises ladustamiskohas (8.1.2). Klausel 8.2 kohaldub aga olukordades, kus kaupu hoitakse ladustamispaigas ajutiselt eesmärgiga neid edasi saata, seega pole tegu lõpplaoga klausli 8.1.1 tähenduses. Samuti erineb see klauslist 8.1.2, kuna kindlustusandja ei ole teinud otsust kasutada ajutist ladustamispaika kindlustatud eseme selliseks ladustamiseks,

¹⁸⁷ S. Hodges. Law of Marine Insurance, lk 67.

¹⁸⁸ N.G. Hudson, T. Madge, K. Sturges. Viidatud töö, lk 29.

mis väljub tavapärasest veosest, või kindlustatud eseme jagamiseks või jaotamiseks. Siiski on oluline silmas pidada, et juhul, kui pärast aluselt mahalaadimist lõppsadamas möödub 60 päeva ning kindlustatud eset pole selle aja jooksul liigutatud eesmärgiga seda muusse sihtkohta transportida, siis lõppeb kindlustuskaitse klausli 8.1.4 alusel.¹⁸⁹

ERGO, IF, PZU või Seesam kindlustuse veosekindlustustingimused sellist kindlustuskaitse lõppemist ette ei näe. Samas leiab autor, et kindlustuskaitse võib lõppeda muusse sihtkohta transportimise korral ka siis, kui seda pole kindlustustingimustes ette nähtud. Seda seetõttu, et kindlustusandjate tüüptingimuste kohaselt jätkub kindlustuskaitse ainult tavapärase veo korral.¹⁹⁰ Muusse sihtkohta transportimise korral pole aga tegemist tavapärase veoga. Seega peaks autori arvates sellistes olukordades kindlustuskaitse lõppema. Kuna kindlustusandjad sellist kindlustuskaitse lõppemise viisi ette ei näe, siis leiab autor, et kindlustusandjad ei ole võrreldes ICC klausliga 8.2 reguleerinud kindlustuse lõppemist kindlustatud isiku kahjuks.

Eelnevalt analüüsitud olukorrast, kus kindlustatud eseme edastamise korral uute sihtkohta lõppeb kindlustuskaitse, teeb erandi ICC klausel 10.1, mille kohaselt võib teatud juhtudel sihtpunkti muutes kindlustuskaitse kehtima jääda. Klausel 10.1 sätestab, et juhul kui pärast kindlustuskaitse kehtima hakkamist muudab kindlustatud isik sihtpunkti, siis tuleb sellest viivitamatult teavitada kindlustusandjat ning leppida kokku uutes kindlustusmakse määra ja kindlustuslepingu tingimustes.

Klausel 10.1 kohaldub ainult juhul, kui sihtpunkti muudatuse otsustab kindlustatud isik vabatahtlikult pärast reisi algust.¹⁹¹ Autor selgitab, et kui sihtpunkti muudatuse otsustab keegi muu kui kindlustatud isik, siis lõppeb kindlustuskaitse eelnevalt analüüsitud klausli 8.2 kohaselt ning sellisel juhul ei ole võimalik kindlustusandjaga kokku leppida kindlustuskaitse kehtivuse jätkumises. Autor leiab, et on mõistlik, et sihtkoha muutmisel ei jätku kindlustuskaitse automaatselt. Kui kindlustatud isik otsustab sihtkohta muuta, siis muutub ka risk, millega kindlustusandja oli kindlustuslepingut sõlmides arvestanud. Seetõttu on kindlustusandjatel õigus leppida kokku uues kindlustusmaks ja tingimustes.

Eesti kindlustusandjate tüüptingimused sellist kindlustuskaitse jätkumise võimalust ette ei näe. Samas leiab autor, et see ei tähenda, et praktikas oleks kindlustuslepingu muutmine ning kindlustuskaitse jätkumine võimatu. Nimelt näevad kõikide analüüsitavate kindlustusandjate

¹⁸⁹ J. Dunt. Marine Cargo Insurance, lk 309, p 11.62.

¹⁹⁰ ERGO veosekindlustuse tingimuste p 5.4, PZU veosekindlustuse tingimuste p 4.5.1.

¹⁹¹ J. Dunt. Marine Cargo Insurance, lk 325, p 12.14.

tüüptingimused ette, et kokkuleppel kindlustusandjaga ning vajadusel lisatasu eest on võimalik kindlustuslepingut muuta.¹⁹² Autor leiab, et seetõttu ei ole tegu olukorraga, kus võiks kohalduda VÕS § 37 lg 3.

Klausel 10.2 sätestab, et kui kindlustatud eseme vedu alustatakse vastavalt käesolevatele kindlustustingimustele (kooskõlas punktiga 8.1), kuid kindlustatud isiku või tema töötajate teadmata suundub laev teise sihtkohta, siis loetakse, et kindlustuskaitse hakkas kehtima alates veo algushetkest. Nimetatud tingimus puudutab „laeva“, kuid autor leiab, et tingimust tuleks laiendada ka muudele transpordivahenditele, kuivõrd ICC on kohaldatav ka teiste transpordiliikide puhul.¹⁹³

Seega reguleerib klausel 10.2 olukorda, kus vedu on juba alanud, aga kindlustatud isiku või tema töötajate teadmata suundub laev teise sihtkohta. Sellist olukorda nimetatakse nn fantoomlaeva situatsiooniks, kus vedaja sisuliselt omastab veose ning tihtipeale müüb selle edasi. Klausel 10.2 tagab, et selline kahju oleks hüvitatav.¹⁹⁴

Klausli 10.2 kohaldumiseks on vaja kahe eelduse täitmist. Esiteks peab olema alustatud kindlustuslepinguga ettenähtud vedu klausli 8.1 tähenduses, mille kohaselt algab vedu siis, kui kaupu esmakordselt liigutatakse. Selle eeldusega seoses peab rõhutama, et kuigi klausel 8.1 eeldab, et kaupu liigutatakse eesmärgiga transportida need kindlustuslepinguga ettenähtud sihtkohta, siis 10.2 teeb sellele olukorrale erandi ning kindlustuskaitse hakkab kehtima ka siis, kui kaupu liigutatakse muusse sihtkohta.¹⁹⁵ Teiseks ei tohi kindlustatud isikule või tema töötajatele olla teada, et laev suundub teise sihtkohta kui planeeritud.

Sarnane tingimus ei sisaldu Eesti kindlustusandjate veosekindlustuse tingimustes. Samas leiab autor, et praegu ei ole tegemist olukorraga, kus võiks kohalduda VÕS § 37 lg 3. Nagu eelnevalt analüüsitud, on klausli 10.2 eesmärk kaitsta kindlustusvõtjat olukorras, kus kaup on sisuliselt varastatud või omastatud, kuna vedaja viib selle kindlustusvõtjale teadmata tundmatusse sihtkohta. Autor leiab, et sellist olukorda võib tõlgendada kui vargust või omastamist, mis on risk, mille vastu pakub veosekindlustus kaitset. Seega leiab autor, et kuigi kindlustusandjad ei

¹⁹² IF kindlustuse üldtingimused, p 75-76; ERGO kindlustuslepingute üldtingimused KT.0919.13, p 5.4. Kättesaadav arvutivõrgus: https://www.ergo.ee/files/Kindlustuslepingute_ylldtingimused_EST.pdf (09.04.2018); PZU kindlustuslepingute üldtingimused U100/2017. Kehtivad alates 28.03.2017, p 5.4. Kättesaadav arvutivõrgus: https://pzu.ee/wp-content/uploads/2017/12/Kindlustuslepingute_ylldtingimused_EST.pdf (09.04.2018); Seesam üldised lepingutingimused 1/2018. Kehtivad alates 01.01.2018, p 5.5. Kättesaadav arvutivõrgus: https://www.seesam.ee/doc/Seesam%20%C3%BCldised%20lepingutingimused%201_2018_%20ET.pdf (09.04.2018).

¹⁹³ J. Dunt. Marine Cargo Insurance, lk 61, p 1.30.

¹⁹⁴ N.G. Hudson, T. Madge, K. Sturges. Viidatud töö, lk 30-31.

¹⁹⁵ J. Dunt. Marine Cargo Insurance lk 329, p 12.22.

ole võtnud üle ICC klauslit 10.2, siis on selle sätte eesmärk (kaitsta kindlustusvõtjat olukorras, kus kaup on varastatud) täidetud ka ilma seda klauslit üle võtmata.

2.3 Kindlustatud isiku kontrolli alt väljuvate asjaolude esinemine ning veo ja veolepingu lõppemine

ICC kohaselt jääb teatud juhtudel kindlustuskaitse kehtima siis, kui esinevad kindlustatud isiku kontrolli alt väljuvad asjaolud või vedu või veoleping lõppeb. Esmalt analüüsib autor klauslit, mis sätestab kindlustuskaitse kehtivuse jätkumise kindlustatud isiku kontrolli alt väljuvate asjaolude puhul. ICC klausel 8.3 sätestab, et kindlustuskaitse jääb kehtima ka järgmiste sündmuste korral: kindlustatud isiku kontrollile mittealluv viivitus, igasugune kõrvalekalle, sunniviisiline lossimine, uuesti laevale laadimine või teisele laevale ümberlaadimine ning ettenähtud reisi mistahes muudatus, mis tuleneb vedajale veolepinguga antud õiguste kasutamisest. Sarnane regulatsioon sisaldub ka VÕS §-s 509, mis sätestab, et veose kindlustamise puhul ei või kindlustusandja kindlustuslepingut vedamise ajal üles öelda kindlustusvõtja tahtest sõltumata toimunud kindlustusrisiki võimalikkuse suurenemise tõttu.

See säte teeb erandi klauslist 8.1, mille kohaselt kehtib kindlustuskaitse ainult tavapärase reisi käigus. Klauslis 8.3 nimetatud sündmused väljuvad tavapärase reisi piiridest, kuid nende sündmuste korral jääb kindlustuskaitse sellest hoolimata kehtima. Klausel 8.3 ei eelda, et kindlustatud isik teavitaks kindlustusandjat sättes nimetatud asjaoludest, seega jääb kindlustuskaitse kehtima automaatselt. See on erinev ICC klauslitest 9 ning 10.¹⁹⁶

„Kindlustatud isiku kontrollile mittealluv viivitus“ tähendab, et kindlustuskaitse jääb kehtima ka olukorras, kus reis viibib. Kui reis viibib näiteks seetõttu, et transpordivahend ei saa tormi tõttu liikuda ning viivituse käigus realiseerub kindlustatud risk (näiteks torm kahjustab kaupa), siis on tekkinud kahju hüvitatav.¹⁹⁷ Seda mõistet ei tohi tõlgendada nii, et viivitusest endast tekkinud kahju on hüvitatav, kuivõrd viivitusest endast tekkinud kahju ei ole hüvitatav ICC klausli 4.5 kohaselt.¹⁹⁸ Selle sätte eesmärk, mille kohaselt jääb kindlustuskaitse kehtima kindlustatud isiku kontrollile mittealluva viivituse korral, on kergendada asjaolu, et kindlustatud isikule ei hüvitata viivituse tõttu tekkinud kahju.¹⁹⁹ Autori arvates on selline lähenemine mõistlik. Reeglina ei ole kindlustatud isikul kontrolli selle üle, kas reis viibib või

¹⁹⁶ J. Dunt. Marine Cargo Insurance, lk 309, p 11.63.

¹⁹⁷ N.G. Hudson, T. Madge, K. Sturges. Viidatud töö, lk 29.

¹⁹⁸ J. Dunt. Marine Cargo Insurance, lk 310, p 11.64.

¹⁹⁹ S. Hodges. Law of Marine Insurance, lk 65.

mitte. Viivituse tõttu tekkinud kahju võib olla kindlustatud isikule väga koormav. Sellega, et kindluskaitse jääb viivituse ajal kehtima, on võimalik seda koormat vähendada.

„Kõrvalekalle“ tähendab, et lõplik sihtkoht on jätkuvalt see, mis on poliisis või kindlustuslepingus ette nähtud, kuid sinna jõutakse teist teed pidi, kui ette nähtud. Seda olukorda tuleb eristada klauslis 10 sätestatud reisi muutumisest.²⁰⁰ Kõrvalekalde erand kohaldub ainult siis, kui poliisis või kindlustuslepingus on ette nähtud kindel marsruut, kuidas lõppsihtkohta jõuda, või kui sellesse sihtkohta jõudmiseks on välja kujunenud tavaline teekond.²⁰¹ Selline erand on ette nähtud seetõttu, et enamasti toimub kõrvalekalle olukorras, kus see pole kindlustatud isiku kontrolli all. Sellisel juhul ei oleks kohane kindlustuskaitset lõpetada.²⁰² Siiski ei eelda kõrvalekalle seda, et see oleks „kindlustatud isiku kontrollile mittealluv“. ²⁰³ Autor leiab, et pole vaja sätestada, et kõrvalekalle peaks kontrollile mitte alluma. Seda seetõttu, et kui kindlustatud isik otsustab ettenähtud teest kõrvale kalduda mõnel tema kontrollile alluval põhjusel, siis peab ta arvestama, et ta ei rikuks klauslit 18, mis nõuab kindlustatud isikult viivituste vältimist.

„Sunniviisilise lossimise, uuesti laevale laadimise või teisele laevale ümberlaadimise“ kontekstis on oluline silmas pidada, et nende sündmuste korral jääb kindlustuskaitse kehtima, kuid nende sündmuste tõttu tekkinud kahju ei pruugi olla hüvitatav, kui kindlustuslepingule kohalduvad määratletud riskide kindlustustingimused (ICC (B) või (C)).²⁰⁴ Sarnaselt eelnevalt reguleeritud klausliga on ka see klausel vastu võetud seetõttu, et sunniviisiline lossimine toimub enamasti sellises olukorras, mis väljub kindlustatud isiku kontrolli alt.²⁰⁵ Siia alla võib liigitada näiteks olukorra, kus transpordivahendile tekkinud kahjustuste tõttu on vajalik transpordivahendit remontida, et tagada reisi turvaline jätkumine. Sellisel juhul võib olla vajalik veose mahalaadimine transpordivahendilt. See ei too aga kaasa kindlustuskaitse lõppemist.²⁰⁶

Ettenähtud reisi mistahes muudatus, mis tuleneb vedajale veolepinguga antud õiguste kasutamisest tähendab seda, et lubatud on ainult sellised muudatused, milleks vedaja on õigustatud veolepingu alusel.²⁰⁷

²⁰⁰ Klauslit 10 on analüüsitud käesoleva töö peatükis 2.2.

²⁰¹ J. Dunt. *Marine Cargo Insurance*, lk 311, p 11.68.

²⁰² J. Dunt jt. *International Cargo Insurance*, lk 89, p 3.83.

²⁰³ J. Dunt. *Marine Cargo Insurance*, lk 311, p 11.68.

²⁰⁴ *Ibid.*, lk 311, p 11.69.

²⁰⁵ J. Dunt jt. *International Cargo Insurance*, lk 142, p 3.83.

²⁰⁶ N.G. Hudson, T. Madge, K. Sturges. Viidatud töö, lk 29.

²⁰⁷ S. Hodges. *Law of Marine Insurance*, lk 66.

Kindlustatud isiku kontrolli alt väljuvate asjaolude korral kindlustuskaitse kehtima jäämisele osaliselt sarnane regulatsioon sisaldub ainult Seesami veosekindlustuse tingimustes. Seesami tingimuste kohaselt jääb kindlustuskaitse kehtima siis, kui viibib veo algus.²⁰⁸ Seega ei tohiks sellise sõnastuse puhul kindlustuskaitse kehtima jääda siis, kui viivitus toimub veo kestel. Samuti sätestab Seesam, et juhul, kui kindlustusvõtjast sõltumatutel põhjustel toimub tavapärasest erinev ümberlaadimine, siis kehtib kindlustuskate täiendaval kokkuleppel ja lisatasu eest.²⁰⁹ Seega on Seesami tingimuste kohaselt ümberlaadimise korral võimalik kindlustuskaitse kehtivust jätkata ainult kokkuleppel. Teiste asjaolude (nt lossimine), mis on mainitud ICC klauslis 8.3, esinemise korral kindlustuskaitse kehtima jäämist Seesami tingimused ei sätesta. Samuti ei sätesta PZU, IF ega ERGO kindlustingimused ühtegi sündmust, mis on reguleeritud ICC klauslis 8.3 ning mille korral jääb kindlustuskaitse kehtima.

Sellest tulenevalt leiab autor, et kindlustusandjad on piiranud kindlustuskaitse kehtima jäämise regulatsiooni kindlustatud isiku kahjuks. Seda seetõttu, et ICC klauslis 8.3 mainitud olukordade näol on tegemist selliste asjaoludega, mis oma olemuselt ei kuulu tavapärase transpordi juurde ning mille esinemise korral peaks ICC klausli 8.1 kohaselt tegelikult kindlustuskaitse lõppema. Klausel 8.3 teeb erandi klauslist 8.1. Samas leiab autor, et selline piiramine ei ole ebatavaline VÕS § 37 lg 3 mõistes. Klausli 8.3 mainitud olukorrad on erandlikud ning harvaesinevad, mistõttu leiab autor, et selliste olukordade reguleerimata jätmist ei saa pidada oluliseks kõrvalekaldeks ICC kindlustuskaitse kehtivuse regulatsioonist. Samuti on nimetatud kindlustusandjate tüüptingimuste kohaselt võimalik kindlustuslepingut muuta.²¹⁰ Seega leiab autor, et kokkuleppel kindlustusandjaga on selliste olukordade esinemise korral võimalik kindlustuslepingut muuta ning sellisel juhul on võimalik tagada kindlustuskaitse jätkumine ka selliste erandlike asjaolude esinemisel.

Järgnevalt analüüsib autor teist olukorda, millal ICC kohaselt on võimalik tavapärasest veost väljumise korral kindlustuskaitset jätkata. ICC klausel 9 sätestab, et kindlustuskaitse lõppeb kahel juhul: (a) kui kindlustatud isiku kontrolli alt väljas olevate asjaolude tõttu lõppeb veoleping sadamas või muus kohas, mis pole veolepingus ettenähtud sihtkoht või (b) kui vedu lõppeb enne kaupade kohaletoimetamist sihtpunkti teisiti kui klausli 8 kohaselt on ette nähtud. Klausel 9 lisab, et kindlustuskaitse ei lõppe siis, kui kindlustusandjat on nendest asjaoludest viivitamatult teavitatud ning on taotletud kindlustuskaitse jätkamist. Seejuures on

²⁰⁸ Seesami veosekindlustuse tingimuste p 5.4.2.

²⁰⁹ *Ibid.*, p 5.5.3.

²¹⁰ IF kindlustuse üldtingimuste p 75-76; ERGO kindlustuslepingute üldtingimuste p 5.4; PZU kindlustuse üldtingimuste p 5.4; Seesami üldiste lepingutingimuste p 5.5.

kindlustusandjal õigus nõuda täiendava kindlustusmakse tasumist. Autor märgib, et klausel 9 erineb klauslitest 8.1.1-8.1.4 (mis sätestavad samuti kindlustuskaitse lõppemise alused) selle poolest, et klauslis 9 nimetatud asjaolude esinemisel on kokkuleppel kindlustusandjaga võimalik kindlustuskaitse kehtivust jätkata.

Õiguskirjanduses on leitud, et kindlustusandjat võib kindlustuskaitse lõppemist kaasa toovatest asjaoludest viivitamatult teavitada ka pärast kahjujuhtumi asetleidmist. Klausel 9 ei sätesta sõnaselgelt, et selline võimalus on olemas, kuid selline võimalus on sätestatud klauslis 10. Õiguskirjanduses on leitud, et sama põhimõtte kohaldub ka klauslile 9.²¹¹ Autor nõustub sellise käsitlusega. Teatud juhtudel võib ette tulla olukord, kus kindlustatud isikule teadmata on kahjujuhtum toimunud enne, kui ta on kindlustusandjale teatanud kindlustuse lõppemist kaasa toovatest asjaoludest. Kui pooled jõuavad sellisel juhul kokkuleppele, siis oleks mõistlik, et kindlustuskaitse jääb kehtima.

Kui kindlustusandja nõustub kindlustuskaitse kehtima jätmisega, siis jääb kindlustus jõusse, seni:

- (a) kuni selles sadamas või muus kohas, kus vedu lõppes, müüakse ja transporditakse kaubad ära, või siis seni, kuni möödub 60 päeva (kui pooled ei lepi kokku teises ajas) alates kindlustatud kaupade saabumisest sellisesse sadamasse või kohta, kus vedu lõppes, olenevalt sellest, kumb toimub varem; või
- (b) kui kaubad on edasi toimetatud 60 päeva (või mõne muu kokkulepitud aja) jooksul kindlustusega ettenähtud sihtpunkti või muusse sihtpunkti, siis lõppeb kindlustus klausel 8 kohaselt.

Tüüpiline näide, millal seda sätet kohaldatakse, on siis, kui kaupu vedav laev ei saa kahjustuste tõttu vedu jätkata ning lõpetab veolepingu, jättes kaubad lähimasse sadamasse, mis pole veolepingus ettenähtud sihtkoht.²¹² Seega kohaldub see säte olukorras, kus kaup jäetakse mitte-sihtsadamasse või ka olukorras, kus vedu on läbi kukkunud (näiteks olukorras, kus laev on jäänud lõksu ning edasiliikumine pole võimalik).²¹³

Seesami veosekindlustuse tingimused sätestavad sarnaselt, et kui kindlustusvõtjast sõltumatutel põhjustel veoleping lõpetatakse ja veos laaditakse maha mujal kui sihtkohas ning kindlustusvõtja ei võta kaupa vastu nimetatud kohas, jätkub kindlustus eraldi kokkulepitavatel

²¹¹ J. Dunt. *Marine Cargo Insurance*, lk 322, p 12.5.

²¹² S. Hodges. *Law of Marine Insurance*, lk 68.

²¹³ N.G. Hudson, T. Madge, K. Sturges. Viidatud töö, lk 30.

tingimustel ja lisatasu eest seni: 1) kuni kaup on müüdud nimetatud kohas, või 2) kuni kindlustusvõtja on palunud kindlustuse lõpetamist, või 3) kui kaup transporditakse edasi kas kehtivuse kaotanud veolepingus sätestatud või teise kokkulepitud sihtkohta, kuni kindlustus lõpeb vastavalt punktile 5.6. Kindlustus jääb kehtima siis, kui kindlustusvõtja on nimetatud asjaoludest teadasaamisel viivitamatult teatanud sellest kindlustusandjale, ning kindlustusvõtjale või kindlustusandjale ei ole selleks ajaks teatatud veose kadudest või kahjustustest.²¹⁴ Seega on Seesam sarnaselt ICC klausliga 9 sätestanud võimaluse kindlustuskaitse kehtima jäämiseks. Autori arvates on mõistlik, et Seesam on erinevalt ICC klauslist 9 sätestanud sõnaselgelt, et kokkuleppel võib kindlustus kehtima jääda ka olukorras, kus kahjujuhtum on juba aset leidnud. Sõnaselge sätestamine aitab sellises olukorras vältida kindlustuslepingu poolte vahelisi vaidlusi. Seega leiab autor, et Seesam on võrreldes ICC klausliga 9 sätestanud nimetatud klausli kindlustatud isikule arusaadavamal viisil ning ei ole muutnud sätet kindlustatud isiku kahjuks.

IF, PZU ning ERGO veosekindlustuse tingimused sarnaseid sätteid ei sisalda. Sellest tulenevalt leiab autor, et need kindlustusandjad on piiranud kindlustuskaitse kehtima jäämise regulatsiooni kindlustatud isiku kahjuks. Seda seetõttu, et ICC klauslis 9 mainitud olukordade näol on tegemist selliste asjaoludega, mis oma olemuselt ei kuulu tavapärase transpordi juurde ning mille esinemise korral peaks ICC klausli 8 kohaselt tegelikult kindlustuskaitse lõppema, aga kuna klausel 9 teeb erandi klauslist 8, siis jääb kindlustuskaitse kehtima. Samas leiab autor, et selline piiramine ei ole ebatavaline VÕS § 37 lg 3 mõistes. Seda seetõttu, et nimetatud kindlustusandjate tüüptingimused näevad ette, et kokkuleppel kindlustusandjaga on võimalik kindlustuslepingut muuta.²¹⁵ Autor leiab, et kindlustuslepingu muutmine võiks kõne alla tulla ka sellises olukorras. Sellisel juhul on kindlustusandjal võimalik teha kokkulepe lisatasu eest, mis vastab uuele riskitasemele.

²¹⁴ Seesami veosekindlustuse üldtingimuste p 5.7.2.

²¹⁵ IF kindlustuse üldtingimuste p 75-76; ERGO kindlustuslepingute üldtingimuste p 5.4; PZU kindlustuse üldtingimuste p 5.4; Seesami üldiste lepingutingimuste p 5.5.

3. Hüvitatava kahju klauslid

3.1 Kaotsimineku ja kahjustumise klauslid

Veosekindlustuse puhul jaguneb kindlustuslepingu alusel hüvitatav kahju üldiselt kahjuks, mis tekib kaotsiminekust, kahjustumisest või muudest kulutustest (nt päästekulutused, kahju vähendamiseks tehtud kulutused, regressinõude tagamiseks tehtud kulutused, edasitoimetamise kulutused, üldavarii kulutused). Kauba kaotsiminekust või kahjustumisest tekkinud kahju võib olla tegelik täielik kahju (ehk kaubad on täielikult kadunud või täielikult kahjustunud), osaline kahju (ainult osa kaubast on kahjustunud või kadunud) või konstruktiivne tegelik kahju (kaupade asukoht on teada, aga nende sihtkohta toimetamine on ebaotstarbekas või kahjustumise korral osalise kahju ulatus on niivõrd suur, et täieliku kahju ärahoidmine ei oleks otstarbekas).²¹⁶ Autor analüüsib nimetatud kahju liike üksikshaaval lähemalt, alustades kaotsiminekust ning analüüsides seejärel kahjustumist.

Kaotsimineku puhul on täieliku tegeliku kahjuga tegemist siis, kui kindlustatud isik on kindlustatud eseme valdusest ilma jäetud ning selline olukord on pöördumatu, näiteks varguse korral.²¹⁷ Selline olukord peab olema pöördumatu- seega olukorras, kus merereisil hõivavad piraadid kütust vedava aluse ning nõuavad selle tagastamise eest ebaproportsionaalselt suurt summat, siis pole tegemist kaotsiminekuga. Kaupade tagasisaamine on küll kulukas, kuid siiski võimalik ning seega pole selline olukord pöördumatu.²¹⁸

Kõikides olukordades ei ole selge, kas tegemist on „valdusest ilmajätmisega“. Näiteks võib tuua kaks olukorda. Esimeses olukorras annab kindlustatud isik vabatahtlikult kaubad üle, kuna talle on esitatud kaupade eest tasumist tõendavad dokumendid ning hiljem selgub, et need dokumendid olid võltsitud ning kaupade eest ei oldud tasutud. Sellisel juhul on tegemist kaupade kaotsiminekuga, kuivõrd ostja eesmärk oli kindlustatud isikut petta. Erinev on aga olukord siis, kui kindlustatud isik annab kaubad üle enne, kui ta on nende eest tasu saanud, kuna ostja lubab nende eest hiljem maksta. Hiljem aga otsustab ostja, et ta ei soovi nende eest tasuda. Sellisel juhul pole tegemist kaupade kaotsiminekuga. Oluline on kindlaks teha, kas kaupade üleandmise hetkel oli teisel isikul tahe kindlustatud isikut kaupadest ilma jätta ning raha mitte maksta. Kokkuvõtlikult on sellistel juhtudel tegemist „valdusest ilmajätmisega“ ainult siis, kui kaubad saadi kindlustatud isikult pettuse teel.²¹⁹ Autor on sellise käsitlemisega nõus. Kui

²¹⁶ J. Dunt. Marine Cargo Insurance, lk 339, p 13.12.

²¹⁷ *Ibid.*, lk 339, p 13.13.

²¹⁸ J. Dunt jt. International Cargo Insurance, lk 93-94.

²¹⁹ J. Dunt. Marine Cargo Insurance, lk 342, p 13.22.

kindlustatud isik annab asjade valduse üle vabatahtlikult olukorras, kus ta teab, et ta ei pruugi kaupade eest tasu saada, siis leiab autor, et on mõistlik, et selline kahju pole hüvitatav. Sellisel juhul peab kindlustatud isik aru saama, et on suur võimalus, et talle tekib kahju. Kui kindlustatud isik annab sellises olukorras kaubad üle, on tegemist kindlustusrisiki suurendamisega VÕS § 444 tähenduses.

Kõik analüüsitavad kindlustusandjad on oma tingimustes sätestanud, et kahju on tekkinud ka kaotsimineku korral.²²⁰ Seejuures täpsustab IF kindlustus, et kindlustusobjekt on kaotsi läinud, kui see on kindlustatu valdusest (sh kaudsest valdusest) kindlustatu tahte vastaselt välja läinud. Nagu eelnevalt põhjendatud, leiab autor, et selline piirang on mõistlik. Samas leiab autor, et kuigi teised kindlustusandjad ei ole seda täpsustust sõnaselgelt lisanud, siis sellises olukorras, kus kindlustatud ese on kindlustatud isiku valdusest välja läinud vabatahtlikult ning kindlustusvõtja teab, et ta ei pruugi selle eest tasu saada, ei tohiks tekkinud kahju olla ikkagi hüvitatav, kuna tegu on VÕS §-s 444 reguleeritud olukorraga, kus kindlustusvõtja on suurendanud kindlustusrisiki.

Samuti on kõik kindlustusandjad sätestanud, et veos loetakse kadunuks, kui veose või seda vedanud transpordivahendi asukoha kohta pole saadud teateid teatud aja jooksul, nt 30 päeva jooksul alates eeldatavast sihtkohta jõudmise päevast.²²¹ Autor leiab, et sellise tähtaja sätestamine kindlustustingimustes on mõistlik. Seda seetõttu, et see aitab vältida vaidlusi selle üle, millal lugeda veos „pöördumatult“ kadunuks. Kui tingimustes nimetatud tähtaeg on möödunud, siis saab väita, et veos on pöördumatult kadunud ja kahju on tekkinud. Kokkuvõttes leiab autor, et kindlustusandjad on oma kindlustustingimustes sätestanud kaotsimineku korral kahju hüvitamise mõistlikult ning kindlustusandja huve pole kahjustatud.

Järgnevalt analüüsib autor kindlustatud eseme kahjustumise tõttu tekkinud kahju. Kahjustumise tõttu tekkinud kahju jaguneb täielikuks kahjustumiseks ehk hävimiseks (inglise keeles: *acutal total loss*) ning osaliseks kahjuks (inglise keeles: *partial loss*) ning konstruktiivseks täielikuks kahjuks (inglise keeles: *constructive total loss*).²²²

²²⁰ ERGO veosekindlustuse tingimuste p 7.1, PZU veosekindlustuse tingimuste p 11.1, Seesami veosekindlustuse üldtingimuste p 12.1.1, IF veosekindlustuse üldtingimuste p 42.

²²¹ ERGO veosekindlustuse tingimuste p 17.5, PZU veosekindlustuse tingimuste p 11.11, Seesami veosekindlustuse üldtingimuste p 12.1.2, IF veosekindlustuse üldtingimuste p 55.

²²² D. J. Attard. The IMLI Manual on International Maritime Law: Shipping law. Oxford University Press 2016, lk 629, p 23.7.10.1.

Täieliku kahjuga on tegemist siis, kui kaubad on täielikult hävinud, näiteks kaupu vedav laev on põhja läinud ja kaubad rikkunud.²²³ Täieliku kahjuga on tegemist ka siis, kui kindlustatud ese ei ole küll hävinud, aga kaubanduslikus mõttes ei ole tegemist enam sama asjaga, mida kindlustati. Autor analüüsib kaasust *Asfar & Co v. Blundell*, kus käsitleti täieliku kahju olemust. Antud kaasuses vedas laev datleid ning uppus. Pärast laeva merepinnale toomist leiti, et datlid olid käärima läinud ning seetõttu ei sobinud nad enam inimestele tarbimiseks. Kindlustusandja vaidles, et kuivõrd datleid saaks kasutada alkoholi tootmiseks, ei ole nad väärtusetud ning tegemist ei ole täieliku kahjuga. Kohus ei olnud selle argumendiga nõus ning leidis, et hindama peab seda, kas kaubanduslikus mõttes on kindlustatud eseme olemus muutunud.²²⁴ Autor nõustub sellise käsitlusega. Vastasel juhul võiks väga paljude hävinud esemete puhul väita, et nad ei ole täielikult hävinud, kuna neil on vähemalt mingisugune väärtus, kasvõi ümbertöötlemiseks. Lisaks läheb hüvitatud kauba osas omandiõigus kaubale üle kindlustusandjale, kes saab hävinud kauba ise vajadusel edasi realiseerida, vähendades tekkinud kahju.²²⁵

Osalise kahjuga on kahjustumise korral tegemist siis, kui kaup ei ole täielikult hävinud või kaotanud oma kaubanduslikku olemust. Seega on põhiline küsimus osalise kahju korral see, kas kahjustumine on üldse tekkinud. Õiguskirjanduses on leitud, et kahjustumisega on tegu ainult siis, kui veosele on tekkinud füüsiline kahju. Kui kahju on tekkinud seetõttu, et kauba väärtus vähenes, aga kaup ei ole füüsiliselt kahjustunud, siis pole tegemist kahjustumisega.²²⁶

Näiteks võib tuua kaks olukorda. Füüsilise kahju näiteks on olukord, kus veetakse vana hinnalist maali, mis sai niiskuskahjustusi. Kuigi silmaga pole kahjustusi näha, siis ekspertuuringutega tehakse kindlaks, et niiskus mõjutas maali molekulaarsel tasandil. Sellisel juhul on tegemist füüsilise kahjuga, kuivõrd kindlustatud ese on füüsiliselt muutunud ning vana hinnalise maali puhul võivad ka molekulaarsed muudatused maali kahjustada, kuna selle säilimine võib olla rikutud.²²⁷ Vastupidine on aga olukord, kus veose väärtus on küll vähenenud, aga füüsilist kahju pole tekkinud. Näiteks võib tuua olukorra, kus laevaga veetakse teepakke ning kohale jõudes olid osad teepakid kokku puutunud mereveega, mistõttu nad olid rikutud. Mereveest puutumata teepakid müüdi aga tunduvalt alla turuväärtuse, kuivõrd nad olid olnud

²²³ R. Khurram. Total Loss and Abandonment in the Law of Marine Insurance – Journal of Maritime Law and Commerce 1994/I, lk 95.

²²⁴ J. Dunt. Marine Cargo Insurance, lk 342, p 13.22.

²²⁵ IF kindlustuse üldtingimuste, p 44; ERGO kindlustuslepingute üldtingimuste p 19.6; PZU veosekindlustuse tingimuste p 11.12; Seesam üldised lepingutingimuste p 21.6.

²²⁶ J. Dunt. Marine Cargo Insurance., lk 348, p 13.36.

²²⁷ *Ibid.*, lk 348, p 13.36.

samas laevas, kus mereveega kahjustunud teepakid ning nende maine oli seetõttu kahjustada saanud.²²⁸ Viimasel juhul pole seega tegemist füüsilise kahjustumisega ning selline kahju pole hüvitatav. Autor on sellise käsitlusega nõus, kuna veosekindlustuse eesmärk on hüvitada kahju, mis on veosele endale füüsiliselt tekkinud. Kui füüsiliste kahjustusteta kaup müüakse alla turuväärtuse, siis ei ole kaubale endale mingit kahju tekkinud, vaid tegu on majandusliku kahjuga.

Kõik kindlustusandjad hüvitavad kindlustatud eseme täieliku ja osalise kahjustumise.²²⁹ Seesami veosekindlustuse tingimustes on defineeritud, mida loetakse täielikuks kahjuks. Nimelt on kindlustatud veose täieliku kahjuga tegemist siis, kui veos on kindlustusjuhtumi tõttu täielikult hävinud või kahjustunud sedavõrd, et see on algsed omadused täiesti kaotanud.²³⁰ Autor leiab, et selline mõiste defineerimine on mõistlik, kuna see aitab vältida hüvitamist olukorras, kus kaubal on küll mingi väärtus, kuid kaubanduslikus mõttes on kindlustatud eseme olemus muutunud.

Viimaseks analüüsib autor konstruktiivset täielikku kahju. Konstruktiivse täieliku kahju nõue on omane merekindlustusele.²³¹ Teatud juhtudel võib nii kaotsimineku kui kahjustumise korral tegemist olla konstruktiivse täieliku kahjuga. ICC klausel 13 sätestab, et konstruktiivse täieliku kahju nõue kuulub hüvitamisele, kui kindlustatud ese on mõistlikult hüljatud kas seoses sellega, et (a) täieliku kahju tekkimine näib olevat vältimatu või seetõttu, et (b) kulutused kindlustatud eseme taastamisele, kordaseadmisele ja kindlustatud sihtpunkti edasitoimetamisele ületaksid selle väärtust sihtpunkti jõudmisel.

ICC klauselis 13 sisalduva mõiste „hüljatud“ tähendus on õiguskirjanduses defineeritud läbi selle, et kindlustatud eseme hülgamine toimus (a) eesmärgiga kindlustatud ese hüljata, (b) ilma igasuguse eesmärgita pärast kindlustatud eseme juurde naasta ning (c) ilma igasuguse lootuseta, et kindlustatud eset saaks päästa.²³² Esimesel juhul, kui kindlustatud ese hüljatakse seoses sellega, et täielik kahju näib olevat vältimatu, on oluline, mida tähendab „vältimatu näimine“. Õiguskirjanduses on leitud, et selleks, et kahju näiks vältimatu, ei piisa sellest, et olukord oli ainult ebakindel selles suhtes, kas kindlustatud eset suudetaks päästa. Vaja on seda, et antud

²²⁸ *Ibid.*, lk 348, p 13.36, 13.38.

²²⁹ ERGO veosekindlustuse tingimuste p 17.1, PZU veosekindlustuse tingimuste p 11.1, Seesami veosekindlustuse üldtingimuste p 3, IF veosekindlustuse üldtingimuste p 40.

²³⁰ Seesami veosekindlustuse üldtingimuste p 12.1.1.

²³¹ K. Noussia. *The Principle of Indemnity in Marine Insurance Contracts: A Comparative Approach*. Birmingham: Springer 2007, lk 98.

²³² Ö. Gürses. Viidatud töö, lk 201.

olukorras tunduks kindlustatud eseme päästmine „ebatõenäoline“.²³³ Teisel juhul, kui kindlustatud ese hüljatakse seoses sellega, et kulutused kindlustatud eseme taastamisele ületaksid selle väärtuse, on tegemist puhtalt majandusliku tehtega.²³⁴ Tegemist on objektiivse arvutusega, kus peab näitama, et päästmiseks hinnanguliselt kuluvad kulutused oleks suuremad, kui kindlustatud eseme väärtus sihtpunkti jõudmisel. Samuti on hinnanguline see, kui palju oleks kaubad väärt sihtpunkti jõudmisel.²³⁵

Konstruktiivse täieliku kahju korral on tegemist eraldiseisva kahju liigiga. See tähendab, et kindlustatud isik võib esitada konstruktiivse täieliku kahju nõude sõltumata sellest, mis sündmused toimusid pärast selle kahju tekkimist. Näiteks võib tuua olukorra, kui vedaja on sunnitud hulgama kindlustatud eset vedava laeva ning kaupu pole enam võimalik kätte saada ning pärast hülgamist hävivad kaubad tekkinud tulekahjus. Sellisel juhul on kindlustatud isikul õigus nõuda ikkagi konstruktiivset täielikku kahju, hoolimata sellest, et vahepeal on kaubad tegelikult täielikult hävinud.²³⁶ Autori arvates on selline lähenemine mõistlik, kuivõrd algselt tekkis kahju ikkagi seetõttu, et kaup hüljati.

Kaotsimineku korral on konstruktiivse täieliku kahjuga tegemist siis, kui kaup ei ole küll kaotsi läinud, aga tegeliku täieliku kahju tekkimine on vältimatu või kaupade taastamine oleks kulukam, kui kauba enda väärtus.²³⁷ Õiguskirjanduses on leitud, et konstruktiivse täieliku kahju nõue hüvitamisele ka siis, kui kahju on tekkinud seetõttu, et kindlustatud isik on ilma jäetud kindlustatud eseme valdusest ning on ebatõenäoline, et ta selle tagasi saab.²³⁸

Järgnevalt analüüsib autor kaasust *Bayview Motors Ltd v Mitsui Marine & Fire Insurance Co Ltd*, kuna antud lahendis käsitleti konstruktiivset täieliku kahju kaotsimineku kontekstis.²³⁹ Selles kaasuses oli Toyota autode veos Dominikaani vabariigi tolliameti valduses. Tolliameti töötajad keeldusid autosid kindlustatud isikule tagastamast ning pärast seda, kui kindlustusleping lõppes, jaotati autod tolliameti töötajate ning nende perede vahel ära. Kohus leidis, et sellisel juhul on ebatõenäoline, et veos tagastatakse. Tolliameti töötajad küll esitasid erinevaid vabandusi, et miks nad autosid tagastada ei saa, kuid tegelikkuses olid need valeväited ning seda aega kasutati autode laialijagamiseks. Autor leiab, et selles kaasuses pole autod küll

²³³ J. Dunt. *Marine Cargo Insurance*, lk 350, p 13.44.

²³⁴ Ö. Gürses. Viidatud töö, lk 201.

²³⁵ N.G. Hudson, T. Madge, K. Sturges. Viidatud töö, lk 34.

²³⁶ R. Merkin jt. *Marine Insurance Legislation*. London: Informa 2014, lk 108.

²³⁷ R. Merkin jt. *Insurance Law: An Introduction*. London: Informa 2013, lk 107.

²³⁸ J. Dunt jt. *International Cargo Insurance*, lk 95.

²³⁹ *Mitsui Marine & Fire Insurance Co v. Bayview Motors Ltd* [2005] 1 *Lloyds Rep.* 117

kaotsi läinud (nende asukoht on teada), kuid nende kaotsimine on vältimatu, kuna tollist oli võimatu autosid kätte saada. Seega oli tegu konstruktiivse täieliku kahjuga.

Kahjustumise korral on konstruktiivse täieliku kahjuga tegemist siis, kui osalise kahju ulatus on selline, et veost ei saa päästa täielikust tegelikust kahjust ilma, et päästmiseks tehtud kulutused oleks suuremad, kui on kauba enda väärtus. See tähendab, et kui kaupadele on tekkinud kahju ning selle kahju parandamine ning kaupade sihtkohta toimetamine oleks kulukam kui kaupade väärtus sihtkohas, siis on tegemist konstruktiivse täieliku kahjuga.²⁴⁰

Kõikide analüüsitavate kindlustusandjate veosekindlustustingimused näevad ette konstruktiivse täieliku kahju hüvitamise.²⁴¹ Erinevalt ICC-st laiendavad ERGO, PZU ja IF konstruktiivse kahju tekkimise ka olukordadele, kus veose päästmine ei ole „tehniliselt“ põhjendatud. Samuti seisneb erinevus selles, et Seesami, ERGO ja PZU kindlustused ei sätesta, et „majanduslikult põhjendamatu“ on päästmine ainult siis, kui päästekulud ületavad kauba väärtuse. Seega võib autori arvates seda sätet sellises sõnastuses laiendada ka olukordadele, kus kauba päästmise kulutused ei ületaks küll kauba väärtust, kuid sellest hoolimata on päästmise kulutused niivõrd kõrged, et kauba päästmine ei oleks mõistlik. Kokkuvõttes on kindlustusandjad laiendanud konstruktiivse kahju hüvitamise põhimõtted võrreldes ICC klausliga 13 kindlustatud isiku kasuks.

3.2 Edasitoimetamiskulud ja kahju vähendamiseks ning regressiõiguse tagamiseks tehtud kulutused

ICC klausel 12 sätestab, et kui kindlustatud riski realiseerumise tagajärjel lõppeb kindlustatud vedu kokkulepitud sihtpunktist erinevas sadamas või kohas, siis hüvitab kindlustusandja kindlustatud isikule kõik viimase poolt nõuetekohaselt ja mõistlikult tehtud lisakulutused, mis on seotud kindlustatud eseme mahalaadimise, ladustamise ja toimetamisega kindlustuslepingus kokkulepitud sihtkohta.

Autori arvates on sellise kahju hüvitamine mõistlik, kuna paljudel juhtudel ei ole kaup täielikult hävinud ning sellel võib sihtkohta jõudes olla teatud väärtus. Kui kindlustatud eseme sihtkohta toimetamise korral õnnestub vähendada kindlustatud isikule tekkinud kahju suurust, siis on mõistlik, et kindlustusandja hüvitab kindlustatud eseme edasitoimetamise sihtkohta.

²⁴⁰ J. Dunt jt. International Cargo Insurance, lk 97.

²⁴¹ ERGO veosekindlustuse tingimuste p 17.8, PZU veosekindlustuse tingimuste p 11.3, Seesami veosekindlustuse üldtingimuste p 12.1.4, IF veosekindlustuse üldtingimuste p 41.

Edasitoimetamiskulud katavad kulutusi seoses kahjustumata kaupadega, aga ka seoses kahjustunud kaupadega, kui kahjustunud kaupu on vaja edasi toimetada.²⁴² Kui kindlustatud eseme mahalaadimise, ladustamise ja edasitoimetamise kulud on suuremad, kui kindlustatud eseme enda väärtus sihtkohta jõudes, siis võib kindlustatud isik nõuda konstruktiivse täieliku kahju hüvitamist.²⁴³

Selleks, et määrata, kas vedu on „lõppenud kokkulepitud sihtpunktist erinevas sadamas või kohas“ klausli 12 mõistes, tuleb vaadata ICC klauslit 8. Klausel 8 sätestab tavalised alused, millal kindlustus lõppeb (näiteks siis, kui kaubad jõuavad kindlustuslepingus ettenähtud sihtpunkti). Klausel 12 kohaldub ainult siis, kui vedu on lõppenud muud moodi, kui on ette nähtud klauslis 8. Klausli 12 kohaldamine eeldab, et veo lõppemine on toimunud kindlustatud isiku kontrolli alt väljas olevate asjaolude tõttu, näiteks olukordades, kus transpordivahend on saanud kahjustada ning ei saa seetõttu vedu jätkata.²⁴⁴ Siiski peab klausli 12 kohaselt toimuma veo lõppemine kindlustatud riski realiseerumise tagajärjel.

Klauslit 12 tuleb kohaldada paralleelselt klausliga 9. Klausel 9 sätestab, et kindlustuskaitse jääb kehtima pärast seda, kui veoleping on lõpetatud muus kohas kui kokkulepitud sihtkohas kindlustatud isiku kontrolli all mitteolevate asjaolude tõttu, kui kindlustatud isik teavitab sellest kindlustusandjat ning maksab vajadusel täiendava kindlustusmakse. Klausel 12 katab kõiki kulutusi, mida on mõistlikult vaja kindlustatud eseme edasi toimetamiseks, sealhulgas ka kulutusi kindlustusele, mida on vaja edasi toimetamiseks. Seega, kui kindlustatud isik on maksnud täiendava kindlustusmakse klausli 9 alusel, et kindlustuskaitse kehtivust pikendada, siis on antud kindlustusmakse hüvitatav klausli 12 alusel.²⁴⁵

Eesti kindlustusandjatest on edasitoimetamise kulud reguleerinud PZU, kes näeb nende kulude hüvitamist, mis tekivad kahjustunud veose sündmuskohalt ära vedamisel hoiukohta.²⁴⁶ Samas leiab autor, et isegi, kui teised kindlustusandjad ei ole sõnaselgelt ette näinud edasitoimetamiskulude hüvitamist, siis võivad need kulud olla hõlmatud kuludega, mis on tehtud kahju vähendamiseks, kuivõrd reeglina peaks edasitoimetamine vähendama kahju suurust. Kuna kõik kindlustusandjad näevad ette selliste kulutuste hüvitamist, mis on tehtud

²⁴² J. Dunt. *Marine Cargo Insurance*, lk 357, p 13.59.

²⁴³ S. Hodges. *Law of Marine Insurance*, lk 378.

²⁴⁴ J. Dunt. *Marine Cargo Insurance*, lk 358, p 13.63.

²⁴⁵ *Ibid.*, lk 358, p 13.63.

²⁴⁶ PZU veosekindlustuse tingimuste p 11.2.5.

kahju vähendamiseks²⁴⁷, siis leiab autor, et praegu pole tegu olukorraga, kus võiks kohalduda VÕS § 37 lg 3.

Lisaks edasitoimetamiskulude hüvitamisele sätestab ICC, et hüvitatakse ka erinevaid kahju vähendamiseks tehtud kulutusi. ICC klausel 16 sätestab, et kindlustatud isik ja tema töötajad ja agendid on kohustatud kindlustuslepingu kohaselt hüvitamisele kuuluva kahju suhtes (1) võtma kasutusele mõistlikud abinõud kahju vältimiseks või vähendamiseks ja (2) tagama, et kõik vedajate, kauba depositaaride²⁴⁸ (inglise keeles: *bailee*) või muude kolmandate isikute vastu olevad õigused säiliks ning oleks ellu viidud. Kindlustusandja hüvitab kindlustatud isikule lisaks hüvitamisele kuuluvale kahjule kõik nende kohustuste täitmisel nõuetekohaselt ja mõistlikult kantud kulutused. Seega näeb see säte ette selliste kulutuste hüvitamise, mis on vajalikud kahju vältimiseks või vähendamiseks ning kindlustusandja regressiõiguse tagamiseks. Järgnevalt analüüsib autor kulutusi, mis on antud klausli kohaselt hüvitatavad. Esiteks analüüsib autor kahju vähendamiseks tehtud kulutusi ning teiseks regressiõiguse tagamiseks tehtud kulutusi.

Kahju vähendamiseks või ärahoidmiseks tehtud kulutuste hüvitamise näeb ette ICC klausel 16.1). Sarnane regulatsioon sisaldub ka VÕS § 488 lg-s 1, mis paneb kindlustusvõtjale kohustuse kindlustusjuhtumi toimumisel kahju ära hoida või seda vähendada. Küsimuse, kas kahju ära hoidmine või vähendamine on võimalik, hindamisel tuleb pöörata tähelepanu kahjujuhtumi üksikasjadele.²⁴⁹ Kahju vähendamise kohustus on omaalgatuslik kohustus, kus esmaste tegevuste jaoks ei saa/jõua kindlustusvõtja reeglina kindlustusandjalt käitumisjuhiseid küsida. Kindlustusvõtja peab ise selle peale mõtlema, milline on konkreetsetes olukorras kõige mõistlikum käitumisviis.²⁵⁰

Kuivõrd klausel 16.1 piirab hüvitatavaid kulutusi ainult selliste kulutustega, mis on vajalikud „kahju“ vältimiseks ja vähendamiseks, siis on oluline analüüsida, kas kahju all võib mõelda ka olukorda, kus kahju pole veel tekkinud, aga on kohe tekkimas. Siinkohal on vaja leida vastus kahele küsimusele. Esiteks, kas on piisav, kui riski realiseerumise oht on vahetu, või on vaja, et risk oleks juba realiseerinud? Ning teiseks, kas kahju tekkimine riski realiseerumise tagajärjel

²⁴⁷ ERGO veosekindlustuse tingimuste p 8.4, PZU veosekindlustuse tingimuste p 2.3.2, Seesami veosekindlustuse üldtingimuste p 8.1.6, IF veosekindlustuse üldtingimuste p 49.

²⁴⁸ Kauba depositaar ehk *bailee* on Anglo-Ameerika mõiste. *Bailment* kujutab endas instituuti, kus *bailee* võtab ajutiselt enda valdusesse teise isiku vara, saamata sealjuures vara omanikuks. Asja valdusesse võtmisega kaasneb asja säilitamise kohustus. J. Lints. Asjaõiguslike ja lepinguväliste nõuete piiritlemine eesti rahvusvahelises eraõiguses. Magistritöö. Juhendaja: M. Torga. Tartu 2014, lk 40.

²⁴⁹ J. Lahe. Kindlustusõigus. Tallinn: Juura 2007, lk 24.

²⁵⁰ O.J. Luik, K. Saar. Kindlustusvõtja kindlustusjuhtumijärgsed kohustused varakindlustuses – Juridica IX/2017, lk 618.

peab olema tõenäoline või piisab, kui see on võimalik?²⁵¹ Esimese küsimuse vastuseks on õiguskirjanduses ning Inglise kohtupraktikas leitud, et kahju ärahoidmise kohustus tekib siis, kui risk on hakanud juba realiseeruma.²⁵² Seega ei piisa ainult riski realiseerumise vahetust ohust, vaid risk peab olema juba saabunud või vähemalt juba hakanud realiseeruma. Teise küsimusega seoses on õiguskirjanduses levinud seisukoht, et kahju tekkimine riski realiseerumise tagajärjel peab olema vähemalt tõenäoline, ei piisa ainult võimalikkusest.²⁵³

Autor ei nõustu täielikult sellise seisukohaga. Autor leiab, et reeglina ei ole kindlustatud isikul põhjust kanda kulutusi kahju ärahoidmiseks, kui tema arvates ei ole risk vahetult realiseerumas. Autor leiab, et nii kindlustusandjale kui kindlustusvõtjale on pigem kasulik, kui kahju ärahoidmise kulutusi kantakse ennatlikult, kui et risk on juba hakanud realiseeruma ning selle tagajärjel on juba jõudnud teatud kahju tekkima. Seda seetõttu, et olukorras, kui kindlustatud isik ootab ära riski realiseeruma hakkamise, siis ei pruugi kindlustatud isikul olla võimalik riski vähendada või kontrolli all hoida. Seega on autori arvates mõistlik, kui kindlustatud isik kannab riski vältimise kahjusid olukorras, kus risk ei oleks tegelikult realiseerinud, ning ei oota ära, kuni risk on hakanud realiseeruma ning on võimalik, et kindlustatud isikul ei pruugi olla võimalik riski kontrollida.

Klausel 16 sätestab kahekordse „mõistlikkuse“ testi. Esiteks peavad olema mõistlikud kasutusele võetud abinõud ning teiseks peavad olema nõuetekohased ja mõistlikud selle abinõuga seoses kantud kulutused. Seega poleks hüvitatav selline kulutus, mis on kantud mõistliku abinõuga seoses, aga mis on oma suuruselt ebamõistlik.²⁵⁴ Autor leiab, et kulud on mõistlikud sellisel ka sellisel juhul, kus isik oleks kandnud neid ka olukorras, kus tal ei ole kindlustust. Kui selliste kulutuste kandmine tundub mõistlik ka olukorras, kus isik teab, et tal pole kindlustust, aga kulutuste kandmine aitab kahju ära hoida, siis leiab autor, et selliste kulutuste hüvitamine on mõistlik.

Klausel 16 sätestab, et hüvitatavad on vaid sellised kulud, mis tehakse sellise kahju ärahoidmiseks või vähendamiseks, mis on kindlustuslepingu kohaselt hüvitatav. Sellise olukorraga, kus ära hoiti mitte-hüvitatavat kahju, on tegu Inglise lahendis *Weissberg v. Lamb*.²⁵⁵ Antud kaasuses laaditi laeva mööblit, mida laev vedama pidi. Mööbli laadimiseks hakkas kraana tõstma laevale laadurit. Kraana pillas tõstmise käigus laaduri maha. Selleks, et vältida

²⁵¹ J. Dunt. *Marine Cargo Insurance*, lk 374, p 14.8.

²⁵² *Ibid.*, lk 375, p 14.9.

²⁵³ *Ibid.*, lk 375, p 14.10.

²⁵⁴ *Ibid.*, lk 376, p 14.11.

²⁵⁵ *Weissberg v. Lamb*.(1950) 84 Ll.L.Rep. 509.

kaubalaadungi hilinemist sihtpunkti, maksis kindlustatud isik kauba laadijatele lisatasu. Kuivõrd kantud kulutuste eesmärk oli vältida viivitusest tekkinud kahju, mis pole ICC klausli 4.5 kohaselt hüvitatav, siis ei saanud kindlustatud isik nõuda ka kauba laadijatele makstud lisatasu hüvitamist. Klausel 16 sätestab lisaks, et kõik kahju ärahoidmiseks ning vähendamiseks tehtud kulutused on hüvitatavad „lisaks hüvitatavale kahjule“, seega ei ole selliste kulutuste hüvitamine piiratud kindlustussumma.²⁵⁶ See on sarnane VÕS § 491 lg 2 regulatsioonile, mille kohaselt peab kindlustusandja hüvitama vastavalt tema juhistele kantud kahju ärahoidmise või vähendamisega seotud kulud, ka juhul, kui need ületavad koos muu hüvitisega kindlustussumma.

Kõik analüüsivad Eesti kindlustusandjate tüüptingimused näevad ette selliste vajalike ja mõistlike kulutuste hüvitamise, mis on tehtud kahju vähendamiseks ning ärahoidmiseks.²⁵⁷ Sarnaselt ICC-ga sätestab ainult Seesam, et kahju vähendamiseks või ärahoidmiseks tehtud kulutused hüvitatakse ka siis, kui selle tõttu ületab koguhüvitis kindlustussumma.²⁵⁸ Samas leiab autor, et kuigi kindlustusandjad ei ole sõnaselgelt ette näinud, et kulutused hüvitatakse ka siis, kui selle tõttu ületab koguhüvitis kindlustussumma, siis ei saa välistada, et praktikas toimitakse nii. Seda seetõttu, et autor leiab, et kindlustusandjad ei ole pidanud vajalikuks võtta oma kindlustustingimustesse üle VÕS § 492 lg 1 sõnastus, kuivõrd see on imperatiivne. Seega leiab autor, et tegu ei ole olukorraga, kus võiks kohalduda VÕS § 37 lg 3.

Lisaks eelnevale seisneb erinevus ka selles, et IF piirab kulutuste hüvitamist, sätestades, et kulutused on hüvitatavad ainult juhul, kui need on eelnevalt kooskõlastatud või kooskõlastamata, kuid vähendasid kahju vähemalt nende kulutuste võrra.²⁵⁹ Autor leiab, et selline piirang on ettenähtav ja ei kohaldu VÕS § 37 lg 3, kuivõrd selline piirang tagab, et hüvitatakse ainult mõistlikud kulutused. ICC klausel 16 näeb samuti ette ainult mõistlike kulutuse hüvitamise.

Järgmiseks analüüsib autor neid kulutusi, mis on tehtud kindlustusandja regressiõiguse tagamiseks (ICC klausel 16.2) Antud klausel nõuab, et kindlustatud isik tagaks, et kõik vedajate, kauba depositaaride ning muude kolmandate isikute vastu olevad õigused säiliks ning oleks ellu viidud. Õiguskirjanduses on leitud, et klausli 16.2 eesmärk on tagada, et sellel perioodil, mis jääb kahju tekkimise ning kindlustatud isikule hüvitise välja maksmise vahele,

²⁵⁶ J. Dunt. *Marine Cargo Insurance.*, lk 380, p 14.24.

²⁵⁷ ERGO veosekindlustuse tingimuste p 8.4, PZU veosekindlustuse tingimuste p 2.3.2, Seesami veosekindlustuse üldtingimuste p 8.1.6, IF veosekindlustuse üldtingimuste p 49.

²⁵⁸ Seesami veosekindlustuse üldtingimuste p 8.1.6

²⁵⁹ IF veosekindlustuse üldtingimuste p 49.

oleks tagatud kindlustusandjale ülemineva nõudeõiguse säilimine. Seega sätestab klausel 16.2 kindlustatud isikule kohustuse säilitada ning vajadusel ellu viia õigusi, mis hiljem lähevad üle kindlustusandjale.²⁶⁰

Autor leiab, et selliste kulutuste hüvitamine kindlustusandja poolt on mõistlik. Ka VÕS § 492 lg 1 sätestab, et kindlustusandjale läheb tema poolt hüvitatava kahju ulatuses üle kindlustusvõtjale või kindlustatud isikule kolmanda isiku vastu kuuluv kahju hüvitamise nõue. Autor leiab, et kuna kindlustusandja huvides on see, et enne nõude üleminekut kindlustusandjale nõue säiliks, siis peaks kindlustusandja hüvitama kulutused, mis on nõude säilimiseks vajalikud.

Eesti kindlustusandjad ei näe oma tüüptingimustes ette näinud selliste kulutuste hüvitamist. Seesam on oma tüüptingimustes küll sätestanud, et kindlustusvõtja peab tarvitusele võtma kõik mõistlikkuse piires vajalikud abinõud kindlustusandja tagasinõudeõiguse tagamiseks osapoolte suhtes, kes on või eeldatavasti võivad olla vastutavad, kuid Seesam pole ette näinud selliste kulutuste hüvitamist.²⁶¹ Samas leiab autor, et nimetatud kulutused võivad olla hõlmatud kulutustega, mis on tehtud kahju vähendamiseks, kuivõrd tagasinõudeõiguse olemasolu tagab selle, et kindlustusandja peab lõppkokkuvõttes kandma väiksemaid kulutusi. Kuna kõik kindlustusandjad näevad ette selliste kulutuste hüvitamise, mis on tehtud kahju vähendamiseks²⁶², siis leiab autor, et praegu pole tegu olukorraga, kus võiks kohalduda VÕS § 37 lg 3.

3.3 Üldavarii ja päästekulutuste klausel

ICC klausel 2 sätestab, et kindlustus katab üldavarii (inglise keeles „*general average*“) ja päästetööde kulud, mis on kindlaks määratud veolepinguga ja/või kohalduva õiguse või tavaga, ning mis kaasnesid mis tahes põhjusest tuleneva kahju ärahoidmisega või tegevusega selle kahju ärahoidmiseks. Nagu näha, hõlmab antud klausel kahte tüüpi kulusid- üldavarii kulud ja päästetööde kulud. Autor analüüsib esimesena üldavarii kulusid ning pärast seda päästekulusid.

Üldavarii (inglise keeles „*general average*“) on kindlate tunnustega merekahju, mille esmaseks tunnuseks on ühe osapoolle vara osaline või täielik ohverdamine selleks, et päästa teiste

²⁶⁰ N.G. Hudson, T. Madge, K. Sturges. Viidatud töö, lk 38.

²⁶¹ Seesami veosekindlustuse üldtingimuste p 8.1.6.

²⁶² ERGO veosekindlustuse tingimuste p 8.4, PZU veosekindlustuse tingimuste p 2.3.2, Seesami veosekindlustuse üldtingimuste p 8.1.6, IF veosekindlustuse üldtingimuste p 49.

osapoolte varad või huvid. Üldavarii käigus võib tekkida näiteks selline kahju, mille korral osa lastist heidetakse üle parda, et madalikule kinni sõidetud laev vabastada.²⁶³

Üldavarii kulud hõlmavad endas ohverdatud kaupade kahju ning muid üldavarii kulusid, mis on tehtud veolepinguga kindlaksmääratud reisi lõpetamiseks.²⁶⁴ Ohverdatud kaupade kahju kujutab endas kahju, mis on tekkinud kauba omanikule kuuluva vara osalise või täieliku hävitamise ehk ohverdamise tõttu. Kauba omanikul on pärast tema kaupade ohverdamist õigus saada päästetud vara omanikelt hüvitist ohverdatud kaupade eest. Kuivõrd ICC kohaselt on ohverdamine üldavarii tõttu kindlustatud, saab kauba omanik nõuda hüvitist otse kindlustusandjalt. Kauba omaniku nõudeõigus päästetud vara omanike vastu läheb kindlustusandjale üle pärast hüvitise maksmist. Samuti võidakse kauba omaniku enda vastu esitada üldavarii ohverduste hüvitamise nõue, kui ohverdati teiste kauba omanike kaubad ning kauba omaniku enda vara päästeti. Teiste omanike poolt esitatud nõude hüvitab kindlustusandja täies ulatuses sellises proportsioonis, millises kauba omaniku vara (kauba maksumus sihtpunktis) suhtub kõigi üldavarii osapoolte varasse.²⁶⁵

Üldavarii kahju hüvitamise on ette näinud Seesam, PZU ning ERGO kindlustused, kusjuures PZU hüvitab üldavarii kahju ainult juhul, kui selles on eraldi kindlustuslepingus kokku lepitud.²⁶⁶ IF ei ole oma tingimustes ette näinud üldavarii kulude hüvitamist. Autor leiab, et kuigi IF kindlustuse tingimused pole sõnaselgelt sätestanud üldavarii kulutuste hüvitamist, siis võib nende kulutuste hüvitamine olla siiski hõlmatud üldise kahju hüvitamise regulatsiooniga IF-i tüüptingimustes, mis näeb ette, et kindlustusandja hüvitab kindlustusobjekti hävimise korral kahjuse. ²⁶⁷ Kuivõrd üldavarii puhul kindlustatud ese hävineb ning IF-i kindlustustingimused ei näe ette, et sellisel viisil hävinud kindlustatud eseme tõttu tekkinud kahju ei hüvitata, siis leiab autor, et selline kahju võib siiski olla hüvitatav. Seega pole tegu olukorraga, kus võiks kohalduda VÕS § 37 lg 3.

Järgnevalt analüüsib autor päästekulude hüvitamist. Päästekulude näol on tegemist tasuga, mis makstakse ohus oleva laeva päästjatele.²⁶⁸ Merepäästet ning päästekulude nõudmise õigust reguleerib muuhulgas vara merepääste 1989. aasta rahvusvaheline konventsioon, millega Eesti

²⁶³ R. Mahl. Viidatud töö, lk 71.

²⁶⁴ J. Dunt. Marine Cargo Insurance, lk 382, p 14.31.

²⁶⁵ R. Mahl. Viidatud töö, lk 71.

²⁶⁶ ERGO veosekindlustuse tingimuste p 19.1.1, PZU veosekindlustuse tingimuste p 1.1.2, Seesami veosekindlustuse tingimuste p 3.1.7.

²⁶⁷ IF veosekindlustuse üldtingimuste p 39-40.

²⁶⁸ J. Dunt. Marine Cargo Insurance, lk 380, p 14.24.

liitus aastal 2002.²⁶⁹ Nimetatud konventsioon reguleerib merel ohus oleva laeva päästmiseks tehtavad toimingud. Konventsiooni artiklite 12 ja 13 kohaselt on päästja, kes päästab ohus oleva laeva, õigustatud saama päästetasu. See sama päästetasu ongi klausli 2 kohaselt hüvitatav.

Hüvitatavate päästekuludega on tegemist vaid juhul, kui päästja osutab päästmise teenust vabatahtlikult ning ilma päästelepinguta. Nende päästeteenuste eest makstud tasu, mida osutatakse lepingu alusel, ei hüvitata ICC klausli 2 alusel.²⁷⁰ Lepingulise päästeteenuste eest makstud tasu on hüvitatav ICC klausli 16 alusel, mille kohaselt hüvitatakse kahju vähendamiseks ja ärahoidmiseks tehtud kulutused.²⁷¹

Erinevus klausli 16 ning klausli 2 vahel on see, et päästekulud peab klausli 2 kohaselt hüvitama ainult kindlustussumma ulatuses. Klausli 16 kohaselt kantud kahju vähendamise või vältimise kulud hüvitatakse aga „lisaks hüvitatavatele kuludele“, seega ei ole nende kulude hüvitamine piiratud kindlustussummaga.²⁷²

Kõik analüüsivad kindlustusandjad näevad oma tüüptingimustes ette päästekulutuste hüvitamise, kusjuures IF hüvitab päästekulud vaid siis, kui selles on eelnevalt kokku lepitud.²⁷³ Seega leiab autor, et kindlustusandjad on oma tüüptingimustes reguleerinud päästekulude hüvitamise sarnaselt ICC-ga ning ei ole piiranud kindlustatud isikute huvisid.

Erinevalt ICC-st ei ole kindlustusandjad oma tüüptingimustes sätestanud, et päästekulusid ei hüvitata siis, kui päästekulutusi on kantud sellise kahju ärahoidmiseks või vähendamiseks, mis ei ole kindlustuslepingu kohaselt hüvitatav. Autor leiab, et sellise täpsustuse lisamine pole ka vajalik, kuna on iseenesest mõistetav, et kui tekkinud kahju ise ei ole hüvitatav, siis ei ole hüvitatavad ka need kulutused, mis tehakse kahju ära hoidmiseks või vähendamiseks.

²⁶⁹ Vara merepääste 1989. aasta rahvusvaheline konventsioon. - RT II, 2001, 19, 102.

²⁷⁰ S. Hodges. Law of Marine Insurance, lk 430.

²⁷¹ J. Dunt. Marine Cargo Insurance, lk 380, p 14.24.

²⁷² *Ibid.*, lk 380, p 14.24.

²⁷³ ERGO veosekindlustuse tingimuste p 19.1.1, PZU veosekindlustuse tingimuste p 11.2.4; Seesami veosekindlustuse tingimuste p 3.1.7, IF veosekindlustuse üldtingimuste p 49.

Kokkuvõte

Käesoleva magistritöö hüpoteesiks oli, et magistritöös analüüsitavate kindlustusandjate tüüptingimused erinevad oluliselt ICC klauslite kohaselt pakutavast kindlustuskaitsest ning kuivõrd kindlustusvõtjatel on õiguspärane ootus, et kindlustusandjate pakutav veosekindlustuse kindlustuskaitse vastab ICC klauslite kindlustuskaitsele, siis ei ole teatud veosekindlustuse tüüptingimused saanud oma üllatuslikkuse tõttu kindlustuslepingu osaks VÕS § 37 lg-st 3 tulenevalt. Sellest tulenevalt oli magistritöö eesmärgiks analüüsida, mis ulatuses erinevad Eesti kindlustusandjate tüüptingimused ICC klauslite poolt pakutavast kindlustuskaitsest.

Autor leidis, et analüüsitavad kindlustusandjad on oma tüüptingimustesse mitmed ICC sätted üle võtnud nii, et nad on neid muutnud kindlustusvõtja kahjuks või jätnud mõned sätted üldse üle võtmata. Samas olid kindlustusandjad mitmed sätted üle võtnud sarnaselt ICC-ga ning kohati muutnud neid nii, et need soodustavad kindlustusandjad. Kokkuvõttes leiab autor, et magistritöös analüüsitud kindlustusandjate poolt pakutav veosekindlustuse kindlustuskaitse erineb osaliselt ICC poolt pakutavast kindlustuskaitsest. Samas ei leidnud autor, et ükski erinevus oleks niivõrd oluline või ebatavaline, et esineks olukord, kus võiks kohaldada VÕS § 37 lg 3. Seega leiab autor, et magistritöö hüpotees, mille kohaselt erinevad kindlustusandjate tüüptingimused ICC-st niivõrd oluliselt, et need pole oma üllatuslikkuse tõttu saanud VÕS § 37 lg 3 kohaselt kindlustuslepingu osaks, ei pea paika.

Järgnevalt analüüsib autor täpsemalt, millised sarnasused ja erinevused esinesid ICC ning Eesti kindlustusandjate tüüptingimuste vahel. Magistritöö esimene osa keskendus riskivälistuste ja esitajapoliisi analüüsimisele. Seetõttu annab autor esiteks ülevaate ICC ja kindlustusandjate tüüptingimuste erinevustest ja sarnasustest seoses erinevate riskivälistustega.

Esimene ICC-s sisalduv riskivälistus seondub tavalise kulumisega. Kõik kindlustusandjad on tavalise kulumise riskivälistuse oma tüüptingimustesse üle võtnud sarnaselt ICC-ga. Lisaks sellele on kindlustusandjad ICC-ga sarnaselt üle võtnud kindlustatud eseme tavalise lekke ning tavapärase kaalu või mahu kaotuse riskivälistuse ning kindlustatud esemele omase defekti või loomupärase vea riskivälistuse. Seega leidis autor, et kõik tavapärase kulumisega seotud riskivälistused on Eesti kindlustusandjad üle võtnud sarnaselt ICC-ga. Autor peab sellist riskivälistust mõistlikuks, kuivõrd tavalise kulumise näol ei ole tegemist riskiga. Kindlustusriski iseloomustab see, et see peab olema juhuslik ehk selle kindel esinemine pole teada. Kuna aga tavalise kulumise esinemine on teada, pole selle kindlustamine võimalik.

Teiseks analüüsis autor riskivälistuste juures puuduliku pakendamise riskivälistust. Autor leidis, et puuduliku pakendamise riskivälistuse on kindlustusandjad võtnud üle ICC-st veidi muudetuna. Kõik kindlustusandjad on ICC-ga sarnaselt sätestanud, et ei hüvitata kahju, mis on põhjustatud kindlustatud eseme puudulikust pakendamisest. Erinevused esinesid esiteks ERGO ning PZU kindlustuste tüüptingimustes, kes on sätestanud erandi riskivälistusest ning teinud seda soodsamatel tingimustel kui ICC. Samas on nimetatud kindlustused sätestanud seoses selle riskivälistusega kindlustusvõtjale lisaks ohutusnõuded, mida ICC ei sisalda. IF ning ERGO kindlustus on kindlustusvõtja kahjuks erinevalt ICC-st laiendanud „pakendamise“ mõistet ka „laadimisele“. Autor leidis, et kuigi kindlustusandjad on ICC puuduliku pakendamise riskivälistuse klausli üle võtnud veidi erinevalt ICC-st, siis pole tüüptingimused niivõrd ebatavalised, et võiks kohalduda VÕS § 37 lg 3.

Kolmandaks analüüsis autor transpordivahendi või konteineri kõlbmatuse riskivälistust. Autor leidis, et kindlustusandjad on nimetatud riskivälistused võtnud üle ICC-st erinevalt. Kõige olulisem erinevus seisnes selles, et ERGO ning IF kindlustus on muutnud riskivälistust kindlustusvõtja kahjuks nii, et laiendanud isikute ringi, kes võivad transpordivahendi kõlbmatusest teadlikud olla, et riskivälistus kohalduks. Samas leidis autor, et tegu pole olukorraga, kus võiks kohalduda VÕS § 37 lg 3, kuivõrd isikud, kellele kõlbmatusest teadmist laiendanud on, ei puutu reeglina transpordivahendiga kokku või siis loetakse neid isikuid ka ICC järgi isikuteks, kes peavad kõlbmatusest teadma.

Järgnevalt analüüsis autor tahtliku väärtegutsemise, viivituse ning maksejõuetuse riskivälistusi. Autor leidis, et kõik kindlustusandjad on sarnaselt ICC-ga üle võtnud viivituse riskivälistuse, kuid erinevusi esines tahtliku väärtegutsemise ning maksejõuetuse riskivälistustes. Tahtliku väärtegutsemise riskivälistust olid Eesti kindlustusvõtjad laiendanud erinevalt ICC-st ka sellisele tegevusele, mis leidis aset raskest hooletusest. Autor leidis aga, et kuigi kaudne tahtlus on raskem süü vorm kui raske hooletus, siis pole raske hooletuse korral kahju hüvitamise välistamine üllatuslik VÕS § 37 lg 3 tähenduses, kuivõrd raske hooletus on samuti väga raske süü vorm ning ei saa väita, et kindlustatud isikule võiks olla üllatuslik, kui raske hooletuse tõttu tekitatud kahju ei hüvitata. Maksejõuetuse riskivälistuse olid erinevalt ICC-st üle võtnud IF ning Seesam, kes ei sätestanud erinevalt ICC-st, et maksejõuetuse välistus kohaldub ainult siis, kui kindlustatud isik oli või pidi olema sellest teadlik. Samas leidis autor, et antud juhul ei kohaldu VÕS § 37 lg 3, kuivõrd ICC-sse lisati selline täiendus alles 2009 ning ei ole välistatud, et IF-i ja Seesami tingimused põhinevad varasemal verisoonil, kuivõrd nende müügitingimustes ei ole täpsustatud, millisel versioonil tingimused põhinevad.

Viimasena analüüsis autor riskivälisuste juures tuumaseadmetest tuleneva kahju, sõja, streikide ning terrorismi riskivälistusi. Autor leidis, et kindlustusandjad on sarnaselt ICC-ga üle võtnud tuumaseadmete, sõja ning terrorismi riskivälistused. Riskivälistustes esines küll terminoloogilisi erinevusi, kuid sisu poolest olid riskivälistused sarnased ICC-le. Streigi riskivälistuse on kindlustusandjad samuti üle võtnud ICC-ga sarnaselt, kuid seejuures on PZU kindlustus välistanud kindlustusvõtja kasuks ainult „streikijatest“ tuleneva kahju hüvitamise ning ERGO ja Seesam „streigist“ tuleneva kahju hüvitamise (ICC välistab aga mõlema kahju hüvitamise). Samas leidis autor, et sätte mõttest tulenevalt võib tõlgendada, et nimetatud kindlustusandjate riskivälistused hõlmavad nii streigist kui streikijatest tuleneva kahju.

Lisaks sellele analüüsis autor esimeses peatükis esitajapoliiside väljaandmist. Autor leidis, et analüüsitavatest kindlustusandjatest sisaldavad esitajapoliisi üleantavust puudutavat regulatsiooni ainult Seesami ning PZU tüüptingimused, kuid samas konsulteeris autor magistritöö kirjutamise käigus Seesami kindlustusega ning sealt saadud informatsiooni kohaselt ei väljasta Seesam kindlustus esitajapoliise. Autor leiab, et kuivõrd ICC ei näe ette, et poliisi vormistamine esitajapoliisina on kohustuslik, siis ei ole praegu tegu olukorraga, kus võiks kohalduda VÕS § 37 lg 3.

Magistritöö teine peatükk keskendus kindlustuskaitse kehtivuse klauslitele. Kindlustusandjad on ICC-ga sarnaselt reguleerinud kindlustuskaitse kehtima hakkamist ning kindlustuskaitse kehtima jäämist tavapärase veo ajal. ICC-ga sarnaselt on kindlustusandjad reguleerinud ka kindlustuskaitse lõppemist juhul, kui kindlustatud ese laetakse sihtkohas transpordivahendilt maha ning juhul, kui on möödunud 60 päeva pärast kauba mahalaadimist lõppsadamas. Eesti kindlustusandjad on erinevalt ICC-st kehtestanud erinevatele transpordiliikidele lühemad tähtajad kui 60 päeva, kuid autor leidis, et kuivõrd nimetatud ICC klausel reguleerib ainult merevedusid ning veosekindlustus kohaldub ka olukordades, kus tegemist on muud liiki veoga, siis on autori arvates mõistlik, et ka teistele transpordiliikidele on kehtestatud piirmäärad. Seega pole tegu olukorraga, kus võiks kohalduda VÕS § 37 lg 3.

Erinevused esinevad ka teiste lõppemiste alustega võrreldes. Esimene lõppemise alus, kus esinevad erinevused ICC ja kindlustusandjate tüüptingimuste vahel, on olukord, kus kindlustatud ese laetakse maha muus kohas kui sihtpaik ning seda kohta kasutatakse ladustamiseks või kindlustatud eseme edasi jaotamiseks. Teiseks on erinevalt reguleeritud kindlustuskaitse lõppemine olukorras, kus transpordivahendit kasutatakse ladustamiseks. Eelnevalt nimetatud kahte lõppemise alust näeb ette ainult Seesam. Kolmandaks pole kindlustusandjad erinevalt ICC-st reguleerinud kindlustuskaitse lõppemist olukorras, kus

kindlustatud ese edastatakse sihtkohta, kuhu edastamine ei ole kindlustatud. Autor leidis, et kuivõrd neid lõppemise aluseid ei ole kindlustusandjad ette näinud, siis on selline kindlustusandjate kindlustuskaitse kehtivuse regulatsioon ICC-ga võrreldes kindlustusvõtjat soodustav. Samas leidis autor, et isegi, kui selliseid lõppemise aluseid pole kindlustusandjate tüüptingimustes sõnaselgelt ette nähtud, siis võivad need lõpetada kindlustuskaitse seetõttu, et need olukorrad väljuvad tavapärase veo raamidest.

Järgnevalt analüüsis autor sätteid, mis seondusid reisi sihtpunkti muutmisega. ICC kohaselt võib sihtpunkti muutes kindlustuskaitse kehtima jääda, kui kindlustatud isik teavitab sellest kindlustusandjat. Eesti kindlustusandjate tüüptingimused sellist kindlustuskaitse jätkumise võimalust ette ei näe. Samas leiab autor, et see ei tähenda, et praktikas oleks kindlustuslepingu muutmine ning kindlustuskaitse jätkumine võimatu, kuna kõikide analüüsitavate kindlustusandjate tüüptingimused näevad ette, et kokkuleppel kindlustusandjaga ning vajadusel lisatasu eest on võimalik kindlustuslepingut muuta. Autor leiab, et seetõttu ei ole tegu olukorraga, kus võiks kohalduda VÕS § 37 lg 3. Lisaks ei näe kindlustusandjate tüüptingimused erinevalt ICC-st ette sellise kahju hüvitamist, mis tekib seetõttu, et kindlustatud isiku teadmata suundub transpordivahend teisse sihtkohta. Autor leidis, et olenemata sellest, et kindlustusandjad ei ole sellist sätet üle võtnud, pole tegu olukorraga, kus võiks kohalduda VÕS § 37 lg 3, kuna selle sätte eesmärk on kindlustusvõtjat sisuliselt kaitsta varguse või omastamise eest. See on aga risk, mille vastu pakub veosekindlustus kaitset ning seetõttu võib selline kahju olla ikkagi hüvitatav.

Lisaks analüüsis autor kindlustuskaitse kehtivuse juures sätteid, mille kohaselt jääb kindlustuskaitse kehtima, kui esinevad kindlustatud isiku kontrolli alt väljuvad asjaolud või vedu või veoleping lõppeb. Sellise sätte on osaliselt üle võtnud ainult Seesam kindlustus. Samas leidis autor, et selline piiramine ei ole ebatavaline VÕS § 37 lg 3 mõistes. Nimetatud sättes reguleeritud olukorrad on erandlikud ning harvaesinevad, mistõttu leidis autor, et selliste olukordade reguleerimata jätmist ei saa pidada oluliseks kõrvalekaldeks ICC kindlustuskaitse kehtivuse regulatsioonist. Lisaks leidis autor, et kuivõrd sellistes olukordades on võimalik kokkuleppel kindlustusandjaga kindlustuslepingut muuta, siis on võimalik lisatasu eest sellistes olukordades kindlustuskaitse tagada.

Magistritöö viimases peatükis analüüsis autor klausleid, mis reguleerivad hüvitatavat kahju. Kõik kindlustusandjad hüvitavad sarnaselt ICC-le kahju, mis on tekkinud kindlustatud eseme osalisest või täielikust kahjustumisest või kaotsiminekest. Samuti näevad kindlustusandjad sarnaselt ICC-ga ette konstruktiivse täieliku kahju hüvitamise. Konstruktiivse täieliku kahjuga

on tegu olukorras, kus kahju tekkimine näib olevat vältimatu või kulutused kindlustatud eseme taastamisele ja kindlustatud sihtpunkti edasitoimetamisele ületaksid selle väärtust sihtpunkti jõudmisel.

Sarnaselt ICC-ga hüvitavad kõik kindlustusandjad kahju vähendamiseks või ära hoidmiseks tehtud kulutused. Erinevalt ICC-st ei ole Eesti kindlustusandjad oma tüüptingimustes sätestanud selliste kulutuse hüvitamist, mis on tehtud kindlustusandja regressiõiguse tagamiseks või edasitoimetamiskulude hüvitamist, mis tekivad, kui kindlustatud riski realiseerumise tagajärjel lõppeb kindlustatud vedu kokkulepitud sihtpunktist erinevas kohas ning kindlustatud ese on vaja edasi transportida (v.a. PZU, kes on näinud ette edasitoimetamiskulude hüvitamise). Samas leiab autor, et isegi, kui kindlustusandjad ei ole sõnaselgelt ette näinud selliste kulutuste hüvitamist, siis võivad need kulud olla hõlmatud kuludega, mis on tehtud kahju vähendamiseks, kuivõrd regressiõiguse elluviimine ja edasitoimetamine vähendavad reeglina kahju suurust. Kuna kõik kindlustusandjad näevad ette selliste kulutuste hüvitamise, mis on tehtud kahju vähendamiseks, siis leiab autor, et praegu pole tegu olukorraga, kus võiks kohalduda VÕS § 37 lg 3.

Lisaks analüüsis autor päästekulutuste hüvitamist. Päästekulude näol on tegemist tasuga, mis makstakse ohus oleva laeva päästjatele. Kõik analüüsitud kindlustusandjad nägid ette päästekulutuste hüvitamise sarnaselt ICC-ga. Samuti analüüsis autor üldavarii kulutuste hüvitamist. Üldavarii on merekahju, mille esmaseks tunnuseks on ühe osapoolle vara osaline või täielik ohverdamine selleks, et päästa teiste osapoolte varad. Peale IF kindlustuse on kõik kindlustusandjad sarnaselt ICC-ga ette näinud sellise kahju hüvitamise. Samas leidis autor, et tegu pole olukorraga, kus võiks kohalduda VÕS § 37 lg 3, kuivõrd sellise kahju hüvitamine võiks tuleneda ikkagi IF-i kahju hüvitamise üldisest regulatsioonist.

Restrictions on insurer's duty of performance in cargo insurance on the basis of Estonian insurers' standard terms

Summary

Insurance can be divided in several ways. One of the ways of division divides insurance into marine and non-marine insurance. Cargo insurance is one of the subdivisions of marine insurance. There is no separate marine insurance law in Estonia and because of that, cargo insurance is regulated by few provisions in the Law of Obligations Act (hereinafter: LOA). LOA § 427 section 2 subsection 3 provides that the regulation of cargo insurance is non-imperative. This is different from the regulation of other insurances, which are mostly imperative according to LOA § 427 section 1. This difference comes from the fact that when it comes to cargo insurance, it cannot be presumed that the policyholder is the weaker party of the contract compared to the insurer as most of the time, the policyholder is a legal person acting in the course of their economic or professional activities. Therefore, there is no need for imperative provisions as they do not fulfil their goal towards the weaker party.

Since the provisions of cargo insurance are non-imperative, then it is possible for the insurer to have standard terms that are different from the provisions of the LOA. Since cargo insurance mostly comes into play in the case of international transportation, then internationally accepted regulation (Institute Cargo Clauses) are most commonly applied to cargo insurance contracts. Institute Cargo Clauses (hereinafter: ICC) are the most widely used cargo insurance standard terms in Europe. In the field of cargo insurance, using these clauses has become trade practice. Therefore, in the field of cargo insurance, there is a strong expectation that when it comes to cargo insurance, ICC are used as the terms of insurance contracts.

Estonian insurers have also adopted these clauses into their cargo insurance standard clauses. However, they have not adopted the clauses in the same exact wording as the ICC has provided and have made some amendments. But at the same time, the insurers have sales offers that state that the insurance cover responds to the insurance cover that the ICC provides. The insurers have not provided in which extent the ICC clauses are different from their cargo insurance standard clauses. Since the ICC clauses have been adopted with many changes, then the ICC clauses do not correspond entirely to the standard clauses of insurers.

Since the ICC are the most widely used cargo insurance standard terms in Europe and in the field of cargo insurance, using these clauses has become trade practice and according to the sales offers of the insurers the cargo insurance standard terms of the insurers correspond to the

clauses of the ICC, then the policyholder has a reasonable expectation that when they enter into an insurance contract, then they will receive insurance cover that corresponds to the insurance cover of the ICC. According to Estonian court practice, the reasonable expectation of the policyholder can arise from many circumstances, including the information arising out of an insurance offer. Because of this, the author finds that the insurers' sales offers give the policyholder a reasonable expectation. Therefore, the problem of the master's thesis is that the standard terms of the insurers do not correspond to the clauses of ICC, although the policyholders have a reasonable expectation that they will receive an insurance cover that the ICC provides.

Therefore, the goal of this master's thesis is to analyse to which extent the cargo insurance standard terms of Estonian insurers are different from the insurance cover provided by the ICC. To do that, the author analyses how different are the standard terms of the Estonian insurers from the ICC. If the difference is material, then this could be a situation where LOA § 37 section 3 could be applied and it could be deemed that the standard terms have not become a part of the insurance contract as they are so uncommon. LOA § 37 section 3 provides that standard terms the contents, wording or presentation of which are so uncommon or unintelligible that the other party cannot, based on the principle of reasonableness, have expected them to be included in the contract or which the party cannot understand without considerable effort are not deemed to be part of the contract. This provision could be applied since the policyholder has a reasonable expectation that the insurance cover corresponds to the insurance cover of the ICC and if they do not, this could be uncommon for the policyholder.

The hypothesis of this master's thesis is that the insurance cover provided by the insurers' cargo insurance standard terms is materially different from the insurance cover provided by the ICC and since the policyholders have a reasonable doubt that the insurance cover corresponds to the insurance cover of the ICC, then some of the standard terms have not become a part of the insurance contract according to LOA § 37 section 3.

This topic is topical and importance, since if the standard terms of the Estonian insurer's don't correspond to the ICC, then taking into account the nature of cargo insurance, this may cause some negative effects to the policyholders, since dealing with international trade may be more difficult for the policyholder. For example, the situation may be problematic when the policyholder has entered into a sales contract to which CIF supply clauses apply. In this case, the seller (policyholder) must ensure that the cargo has cargo insurance until the port of destination. However, the insurance cover must correspond to the minimal cover of the ICC.

Problems may arise in situations where the policyholder thinks that they have fulfilled their obligation, but in reality, the cargo insurance does not correspond to the cover of the ICC. The author also notes that cargo insurance is applicable to all modes of transportation, not only marine transportation.

This master's thesis is divided into three parts. Firstly, the author analyses the risk exclusions of ICC and analyses them compared to the risk exclusions that the Estonian insurers provide. Secondly, the author analyses the provisions of the ICC that deal with the validity of the insurance cover and analyses them compared to the provisions of the Estonian insurers. Thirdly, the author analyses the different types of damages and costs that are reimbursable according to the ICC and compares them to the corresponding provisions of the Estonian insurers.

The ICC clauses are divided into 3 different covers: ICC (A), (B) and (C) clauses. ICC (A) or the "*All Risks*" clause means that the insurance provides cover for all risks. ICC (B) and ICC (C) provide cover only for named perils. The topics that the author analyses are the same in all 3 clauses, therefore the master's thesis will not provide different analysis for different clauses.

In order to find the differences between the ICC clauses and the Estonian insurers' standard clauses, the author will analyse the ICC clauses, the legal literature and court practice to understand the meaning of the clauses. Next, the author will analyse the clauses compared to the standard terms of the Estonian insurers. The author finds that in the situations where it comes to the interpretation and application of the ICC clauses, foreign legal literature and court practice can be taken into account. Although in the Civil Law system court practice is not binding to the parties, it has been in legal literature that when it comes to marine insurance, the court practice of other countries should be considered. This is due to the fact that marine insurance is such a specialised field. It has been found in Estonian legal literature that when interpreting the laws of Estonia, it is allowed to use the interpretation of a foreign law if it is reasonable.

The author will analyse the standard terms of all Estonian insurers that provide insurance cover on the basis of ICC. These insurers are: ERGO Insurance SE (hereinafter: ERGO), If P&C Insurance AS (hereinafter: IF), AB "Lietuvos draudimas" Estonian branch (hereinafter: PZU) and Seesam Insurance AS (hereinafter Seesam). The master's thesis will analyse the latest standard terms of all the insurers.

As a conclusion for the master's thesis the author found that the insurers that the author analysed have adopted the ICC clauses to their standard clauses, however many of the clauses have been

changed compared to the ICC or have not been adopted at all. The changed clauses have been changed either to the benefit of the policyholder or to in a way that they are more damaging to the policyholder than the clauses in the ICC. In conclusion, the author finds that the insurance cover that the insurers provide in their cargo insurance standard clauses is different from the insurance cover provided by the ICC. However, the author found that none of the differences is so material that LOA § 37 section 3 should apply. Therefore, the author finds that the hypothesis of this master's thesis, according to which the insurance cover offered by the standard clauses of the insurers is so materially different from the insurance cover provided by the ICC that some standard clauses have not become a part of the insurance contract, is not correct.

The author will analyse more thoroughly which standard clauses were similar and different to the ICC. The first part of the master's thesis focused on analysing different risk exclusions and a bearer policy. Therefore, the author will firstly analyse the differences and similarities between the insurers' standard terms and ICC in regards to risk exclusions.

The first risk exclusion in the ICC is the exclusion of ordinary wear and tear. All of the insurers have adopted the exclusion of ordinary wear and tear to their standard clauses similarly to the ICC. In addition to that, the insurers have also adopted the exclusions of ordinary leakage, ordinary loss in weight or volume and inherent vice similarly to the ICC. Therefore, the author found that all risk exclusions related to the wear of the insured object have been adopted by the insurers similarly to the ICC. The author finds that this risk exclusion is reasonable as ordinary wear and tear is not a risk at its essence, since insurance risk must be fortuitous and unexpected. Since it is expected that the insured object will have some wear and tear, then insuring it would not be reasonable.

When it comes to risk exclusions, the second thing that the author analysed was the insufficient packing risk exclusion. The author found that the insurers have adopted this risk exclusion a bit differently than the ICC. All of the insurers have provided in their standard terms that damage caused by insufficient packing will not be covered. However, the differences occurred in ERGO and PZU standard terms, who have made an exception for the risk exclusion in more favourable terms to the policyholder than the ICC. At the same time, these insurers have provided some safety requirements that have to be met by the policyholder that the ICC does not require. ERGO and IF have extended the notion of "packing" to "loading". The author found that even though the insurers have adopted the insufficient packaging risk exclusion a bit differently from the

ICC, then the standard clauses are not so materially different that LOA § 37 section 3 should apply.

Thirdly, the author analysed the risk exclusion of unsuitability of vessel, conveyance or container. The author found that the insurers have adopted these risk exclusions differently from the ICC. The most important difference was that ERGO and IF have changed the risk exclusion in a way that they have extended the circle of persons who have to be aware of the unsuitability for the risk exclusion to apply. This change is damaging to the policyholder. However, the author found that this is not a situation where LOA § 37 section 3 should apply as the persons to who the knowledge has been extended to do not (as a rule) know about the situation of the conveyance or container or they are regarded as people who should know about the unsuitability according to ICC.

Next, the author analysed the risk exclusions of wilful misconduct, delay and insolvency. The author found that all insurers have adopted the delay risk exclusion similarly to the ICC, however there are some differences when it comes to the risk exclusions of wilful misconduct and insolvency. The exclusion of wilful misconduct was changed to include actions arising out of gross negligence. However, the author found that since there is a small line between wilful misconduct and gross negligence, this change was not so important or unexpected that it could warrant the application of LOA § 37 section, since gross negligence is also a serious form of guilt. The exclusion of insolvency was adopted differently from the ICC by Seesam and IF, who did not provide that the exclusion of insolvency applies only when the policyholder was aware or ought to be aware of the insolvency. However, the author found that LOA § 37 section 3 should not apply, since this condition was added to the ICC in 2009 and it is possible that the standard terms of IF and Seesam are based on the older versions. The sale offers of IF and Seesam do not provide which version of the ICC they are based on.

Lastly, the author analysed the risk exclusions of nuclear devices, war, strikes and terrorism. The author found that the insurers have adopted the risk exclusions of nuclear devices, war and terrorism similarly to the ICC. There were some terminological differences compared to the ICC, but the meaning of the risk exclusion was the same as the ICC. The risk exclusion of strikes has also been adopted by the insurers similarly to the ICC. However, there were some minor differences. PZU has excluded only the damages caused by “the strikers” and ERGO and Seesam have excluded only the damages caused by the “strike” (ICC excludes both damages arising from strikers and strikes). This amendment is to the benefit of the policyholder.

However, the author found that the provisions of the standard clauses could be interpreted in a way to include all damages related to strikes.

In addition to that, the author analysed bearer policies in the first chapter of this master's thesis. The author found that only Seesam and PZU standard clauses regulate the notion of bearer policy. However, the author contacted Seesam and according to Seesam, they do not issue bearer policies in practice. The author finds that since the ICC does not stipulate that issuing bearer policies is an obligation, then this is not a situation where LOA § 37 section 3 could apply.

The second chapter of this masters' thesis focused on the clauses regulating the validity of insurance cover. The insurers have regulated the commencement of insurance cover and the continuance of insurance cover during ordinary transit similarly to the ICC. The standard clauses are also similar to the ICC when it comes to the termination of insurance cover in the case where the insured object is unloaded from the carrying vehicle at the final warehouse or point of storage and after the expiry of 60 days after the completion of discharge of the insured object from a vessel at the port of final discharge. Estonian insurers have set different deadlines that 60 to different modes of transportation, but the author found that since this ICC clause only regulates sea voyage, it is reasonable to set deadlines for other modes of transportation, since cargo insurance also applies in situations where the transportation is carried out by other means of transportation. Therefore, this is not a situation where LOA § 37 section 3 could apply.

However, there were some differences when it comes to other bases of termination of insurance cover. The first bases of termination where there were differences between the ICC and the insurers' standard terms was the situation where the insured object is unloaded from the vessel in a place that is not the final destination and this place is used for either storage or for allocation or distribution. Secondly, the standard clauses are different from the ICC when it comes to the situation where the carrying vehicle is used as a place of storage other than in the course of ordinary transit. These two bases for termination of insurance cover are included only in the standard terms of Seesam insurance. Thirdly, the insurers have not adopted the ICC regulation that the insurance cover will terminate when the insured object is forwarded to a destination other than that to which is insured. The author found that since the insurers have not regulated these bases for termination of insurance, then this is beneficial to the policyholder. However, the author also found that even if these clauses have not been adopted, then when these situations regulated in these clauses arise, the insurance cover may still terminate, since these situations fall out of the limits of ordinary transportation.

Next, the author analysed the clauses that relate to the change of voyage. According to the ICC, the insurance cover may still be in force after the destination of the voyage is changed when the assured notifies the insurer. The Estonian insurers that were analysed do not provide for this kind of possibility for the continuance of insurance cover in their standard terms. However, the author finds that even if this kind of situation arises, then it would be possible to amend the insurance contract and for an additional premium, the cover may still stay in force. Therefore, this is not a situation where LOA § 37 section 3 could apply. In addition to that, the insurers do not stipulate in their standard clauses that the damages that occur when the ship sails to another destination without the knowledge of the assured, are covered. This is different from the ICC. However, the author found that this is not a situation where LOA § 37 section 3 could apply, since the goal of this clause is to protect the insured in the case of theft. This is a risk that has been insured, so these kind of damages could still be compensated.

In addition to that, when it comes to the validity of insurance cover, the author analysed the provisions that state that the insurance cover shall remain in force during circumstances that are not under the control of the assured or when the carriage or contract of carriage is terminated and the assured gives the insurer prompt notice. In that case, it is possible to continue the insurance cover for an additional premium. Only Seesam insurance has adopted this clause in part. However, the author finds that this is not a situation where LOA § 37 section 3 could apply. The situations regulated in these clauses are very rare, therefore the author found that not regulating these situations does not change the overall meaning of the clauses. In addition to that, in these situations it is possible for the policyholder to change the insurance contract for an additional premium.

In the last chapter of the masters' thesis the author analysed the clauses regulating compensation of damages. All of the insurers compensate damages that occur from the partial or total loss or damage of the insured object, as does the ICC. In addition to that, the insurers compensate constructive total loss and damage, as does the ICC. Constructive total loss occurs in situations where total loss seems unavoidable and the expenses for forwarding the insured object to the final destination would be higher than the value of the insured object upon arrival.

Like ICC, the insurers compensate all expenses made to reduce or avoid damage. However, differently from the ICC, the insurers have not regulated compensating expenses that have occurred in relation to ensuring the rights against third parties or forwarding expenses. Forwarding expenses occur when the voyage ends in a place which is not the final destination and the insured object must be forwarded. However, the author finds that even the insurers have

not expressly stipulated that these kinds of expenses will be compensated, then these expenses may be compensated on the basis that they are expenses that are needed to reduce or avoid damage. This is because as a rule, ensuring the rights against third parties and forwarding the insured object helps to minimise the damages. Since all insurers have stipulated that they will compensate expenses made to minimise loss, then the author finds that this is not a situation where LOA § 37 section 3 could apply.

Kasutatud materjalide loetelu

Kasutatud kirjandus

1. Attard, D.J. The IMLI Manual on International Maritime Law: Shipping law. Oxford University Press 2016.
2. Banks, R. Legal Update: 'The Cendor Mopu' – Inherent vice and perils of the sea – Standard Bulletin 2011/Märts. Kättesaadav arvutivõrgus: http://www.standard-club.com/media/23560/15241_STANDARDBulletinFeb_AW_05.pdf (09.04.2018).
3. Baskind, E., Osborne, G., Roach, L. Commercial Law. Oxford University Press 2016.
4. Bennett, H. Fortuity in the law of marine insurance - Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly 2007. Kättesaadav arvutivõrgus: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1092806 (09.04.2018).
5. Bennett, S.S.C. Dictionary of Insurance. Pearson Education 2004.
6. Bland, D. Kindlustus: põhimõtted ja praktika. Tallinn: Kindlustusinspektsioon 1996.
7. Bugra, A. Delay in Marine Insurance Law. Doktoritöö. 2014. Kättesaadav arvutivõrgus: <https://eprints.soton.ac.uk/370454/> (09.04.2018).
8. Dunt, J. jt. International Cargo Insurance. London: Routledge 2012.
9. Dunt, J. Marine Cargo Insurance. London: Routledge 2013.
10. Grath, A. The Handbook of International Trade and Finance. Great Britain: KoganPage 2012.
11. Gulati, N.C. Principles of Insurance Management. New Delhi: Excel Books 2007.
12. Gürses, Ö. Marine Insurance Law. London: Routledge 2015.
13. Haavasalu, K., Luik, O-J. Kindlustusrisiki mõiste sisustamine ja kasutamine kindlustuslepingute tüüptingimustes – Juridica 2008/III.
14. Hodges, S. Cases and Materials on Marine Insurance Law. London: Cavendish: 1999.
15. Hodges, S. Law of Marine Insurance. Cardiff: Cavendish 1996.
16. Hudson, G.N., Harvey, M. The York-Antwerp Rules: The Principles and Practice of General Average. London: Informa 2014.

17. Hudson, N.G., Madge, T., Sturges, K. Marine Insurance Clauses. London: Informa 2012.
18. Jervis, B. G. Reeds Marine Insurance. London: Adlard Coles Nautical 2005.
19. Joseph, J. M. The Implied Warranty of Seaworthiness in Marine Insurance - Malayan Law Journal Articles 2002/II.
20. Kattel, A., Luik O.J. Hüpoteegipidaja – privilegeeritud subjekt kahjukindlustuses – Juridica 2009/VII.
21. Khurram, R. Total Loss and Abandonment in the Law of Marine Insurance – Journal of Maritime Law and Commerce 1994/I.
22. Kull, I. Eesti tsiviilõiguse allikate tugev ja nõrk kohustuslikkus - Juridica 2010/VII.
23. Lahe, J. Kindlustusõigus. Tallinn: Juura 2007.
24. Lints, J. Asjaõiguslike ja lepinguväliste nõuete piiritlemine eesti rahvusvahelises eraõiguses. Magistritöö. Juhendaja: M. Torga. Tartu 2014.
25. Luik, O.J., Saar, K. Kindlustusvõtja kindlustusjuhtumijärgsed kohustused varakindlustuses – Juridica IX/2017.
26. Mahl, R. Veosekindlustus: Kommentaarid. Tallinn: Ilo 2000.
27. Mankabady, S. The New Lloyd's Policy and Cargo Clauses - Journal of Maritime Law and Commerce 1983/IV.
28. Mardsen, S.H. The Institute Cargo Clauses (A) 2009: Recontextualized. – European Law Review 2013/II.
29. Merkin, R. jt. Insurance Law: An Introduction. London: Routledge 2013.
30. Merkin, R. jt. Marine Insurance Legislation. London: Informa 2014.
31. Merkin, R., J. Hjalmarsson. Compendium of Insurance Law. London: Informa 2013.
32. Noussia, K. The Principle of Indemnity in Marine Insurance Contracts: A Comparative Approach. Birmingham: Springer 2007.
33. Norman, R.W., Thurlow, W.H. Understanding the Five Fundamental Marine Insurance Exclusions - Canadian Maritime Law Journal 2016
34. Pöder, A. Vedaja piiratud vastutus ja piirangute äralangemine – Juridica 2015/VIII.

35. Rave, D.T., Tracina, S. Marine Cargo Insurance: An Overview – Tulane Law Review 1991/66.
36. Thomas, A.R. The Modern Law of Marine Insurance: Volume Four. London: Informa 2015.
37. Richards Hogg Lindley. A Comparison of the 1982 and 2009 Clauses with additional commentary. 2009. Kättesaadav arvutivõrgus: <https://www.ctplc.com/media/72243/Institute-Cargo-Clauses-2009.pdf> (09.04.2018).
38. Rose, F.D. Marine Insurance: Law and Practice. London: Informa 2013.
39. Sein, K. Mis on vääramatud jõud? – Juridica 2004/VIII.
40. Soyer, B., Tettenborn, A. International Trade and Carriage of Goods. London: Informa 2017.
41. Stelmak, G.M. Tüüptingimuse kahjukindlustuslepingu osaks saamine. Magistritöö. Juhendaja: O.J. Luik. Tallinn, 2014.
42. Tammemägi, T. Tarneklauslid Incoterms: Kasutajajuhis. Tallinn 2010.
43. The Lloyd's Agency Department. Module 3: Cargo Claims and Recoveries. Kättesaadav arvutivõrgus: <https://goo.gl/L7P8jh> (09.04.2018).
44. Varul, P. jt (koost). Võlaõigusseadus II. 2.-7. osa (§§ 208-618). Komm vlj. Tallinn: Juura 2007.
45. Üksik, K. Ostja õiguskaitsevahendid veodokumentidega seotud puuduste korral merevedude näitel. Magistritöö. Juhendaja: M. Käerdi. Tartu, 2014.

Kasutatud kohtupraktika

46. Birds Cigarette Manufacturing Co Ltd v Rouse and Others (1924) 19 Ll Lloyd's Rep 301.
47. Dodwell & Co Limited v. British Dominions General Insurance Company Limited (1955) 2 Lloyd's Rep. 391.
48. Global Process Systems Inc v Syarikat Takaful Malaysia Bhd (2011) 1 Lloyd's Rep 56.
49. Helicopter Resources Pty Ltd. v. Sun Alliance Australia Ltd. (The Icebird) - Supreme Court of Victoria (Ormiston J.), 26.03.1991.

50. Hepburn v. A Tomlinson (Hauliers) Ltd [1966] 1 Lloyds Rep. 309.
51. Leaders Shoes (Aust) Pty Ltd v. Liverpool & London & Globe Insurance Co Ltd (1968) 1 NSW 279.
52. Mitsui Marine & Fire Insurance Co v. Bayview Motors Ltd [2005] 1 Lloyds Rep. 117.
53. Theodorou v Chester (1951) 1 Lloyd's Rep 204; Whiting v New Zealand Insurance Co Ltd (1932) 44 Ll Lloyd's Rep. 179.
54. TM Noten BV v. Harding (1990) 2 Lloyds Rep. 283.
55. Weissberg v. Lamb (1950) 84 Ll. Lloyd's Rep. 509.
56. Westminster Fire Office v. Reliance Marine Insurance Co. (1903) TLR 66.
57. RKTko 3-2-1-144-05.
58. RKTko 3-2-1-76-07.
59. RKTko 3-2-1-152-14.
60. Tallinna Ringkonnakohtu otsus tsiviilasjas nr 2-06-5145.

Kasutatud normatiivmaterjal ja ICC klauslid

61. Institute Cargo Clauses (A) 01/01/2009. Kättesaadav arvutivõrgus: http://www.lmalloyds.com/lma/underwriting/marine/JCC/JCC_Clauses_Project/Cargo_Clauses.aspx (09.04.2018).
62. Institute Cargo Clauses (A) 1/1/82. Kättesaadav arvutivõrgus: https://www.sjnk.co.jp/info/cargo_nk/ (09.04.2018).
63. Institute Strikes Clauses (Cargo) 01/01/2009. Kättesaadav arvutivõrgus: http://www.lmalloyds.com/lma/underwriting/marine/JCC/JCC_Clauses_Project/Cargo_Clauses.aspx (09.04.2018).
64. Institute War Clauses (Cargo) 01/01/2009. Kättesaadav arvutivõrgus: http://www.lmalloyds.com/lma/underwriting/marine/JCC/JCC_Clauses_Project/Cargo_Clauses.aspx (09.04.2018).
65. Vara merepääste 1989. aasta rahvusvaheline konventsioon. - RT II, 2001, 19, 102.
66. Võlaõigusseadus. – RT I 2001, 81, 487 ... RT I, 23.03.2015, 75.

Kasutatud tüüptingimused

67. ERGO veosekindlustuse tingimused KT.0485.09. Kättesaadav arvutivõrgus: https://www.ergo.ee/files/Veosekindlustuse_tingimused_KT_0485_09.pdf (09.04.2018).
68. IF veosekindlustuse üldtingimuste täiskaitse kindlustusriskid. Kättesaadav arvutivõrgus: <http://tingimused.if.ee/ViewPDF.aspx?ID=8654016c-a312-4995-aff2-5c22369c92ed> (09.04.2018).
69. IF veosekindlustuse üldtingimused TC 20031. Kättesaadav arvutivõrgus: <http://tingimused.if.ee/ViewPDF.aspx?ID=0aaec65b-eb81-4bdf-a1a0-96a56226fdfb> (09.04.2018).
70. Seesami veosekindlustus- üldised kindlustustingimused. Kehtivad alates 01.12.1998. Kättesaadav arvutivõrgus: [https://www.seesam.ee/doc/%C3%9Cldised%20veosekindlustuse%20tingimused%20\(01.12.1998\)_EST.pdf](https://www.seesam.ee/doc/%C3%9Cldised%20veosekindlustuse%20tingimused%20(01.12.1998)_EST.pdf) (09.04.2018).
71. PZU veosekindlustuse tingimused C100/2015. Kehtivad alates 03.11.2015. Kättesaadav arvutivõrgus: <https://pzu.ee/wp-content/uploads/2018/02/VEOSEKINDLUSTUSE-TINGIMUSED-C100-2015.pdf> (09.04.2018).
72. IF kindlustuse üldtingimused TG-20131. Kättesaadav arvutivõrgus: <http://tingimused.if.ee/ViewPDF.aspx?ID=47d78f29-2891-41f6-bc64-88ce43d36bd4> (09.04.2018).
73. ERGO kindlustuslepingute üldtingimused KT.0919.13. Kättesaadav arvutivõrgus: https://www.ergo.ee/files/Kindlustuslepingute_yldtingimused_EST.pdf (09.04.2018).
74. Seesam üldised lepingutingimused 1/2018. Kehtivad alates 01.01.2018. Kättesaadav arvutivõrgus: https://www.seesam.ee/doc/Seesam%20%C3%BCldised%20lepingutingimused%2012018_%20ET.pdf (09.04.2018).
75. PZU kindlustuslepingute üldtingimused U100/2017. Kehtivad alates 28.03.2017. Kättesaadav arvutivõrgus: https://pzu.ee/wp-content/uploads/2017/12/Kindlustuslepingute_yldtingimused_EST.pdf (09.04.2018)

Muud allikad

76. Seesam kindlustuse esindaja 05.04.2018 e-kiri. – Autori valduses.
77. PZU kindlustuse esindaja 05.04.2018 e-kiri. – Autori valduses.
78. ERGO kindlustuse esindaja 10.04.2018 e-kiri. – Autori valduses.

Kasutatud lühendid

CIF	Cost, Freight, Insurance
ERGO	ERGO Insurance SE
ICC	Institute Cargo Clauses
IF	If P&C Insurance AS
PZU	AB “Lietuvos draudimas“ Eesti filiaal
Seesam	Seesam Insurance AS
VÕS	Võlaõigusseadus

Lihtlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja lõputöö üldsusele kättesaadavaks tegemiseks

Mina, **Lisette Suik**

1. annan Tartu Ülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) enda loodud teose „Kindlustusandja vastutuse piirangud veosekindlustuses Eesti kindlustusandjate tüüptingimuste näitel“, mille juhendaja on PhD Olavi-Jüri Luik,
 - 1.1 reprodutseerimiseks säilitamise ja üldsusele kättesaadavaks tegemise eesmärgil, sealhulgas digitaalarhiivi DSpace-is lisamise eesmärgil kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni;
 - 1.2 üldsusele kättesaadavaks tegemiseks Tartu Ülikooli veebikeskkonna kaudu, sealhulgas digitaalarhiivi DSpace'i kaudu kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni.
2. olen teadlik, et punktis 1 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile.
3. kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei rikuta teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse seadusest tulenevaid õigusi.

Tallinnas, **23.04.2018**